

Les Causeries du Vendredi

Rencontre du 10 juin 2022 à Montauban

SUR LE TARN...

*Histoire et mémoire d'un
espace navigué*



Par Philippe Delvit, professeur des Universités

Contact : philippe.delvit@ut-capitole.fr

Le Tarn.

Une rivière ou un fleuve ? Question ouverte. A la confluence, le débit de la Garonne et du Tarn sont à peu près d'égal force, mais le bassin versant du Tarn y est plus vaste. 380 km de cours, de la source en Lozère à la confluence, Moissac-en fait à Boudou¹, si l'on veut être fort exact. À Montauban, on se trouve bien avancé en basse vallée, à quelques dizaines de kilomètres en amont du confluent Garonne.

Deux espaces physiques

Deux bassins, que la géologie a formés et séparés.

Le Saut-de-Sabo, quelques kilomètres à l'amont d'Albi, dresse une barrière rocheuse de près de 20m de hauteur. Jamais franchie par la batellerie malgré des projets chimériques, elle dresse un obstacle à l'ensemble des activités de navigation, mais offre une formidable source d'énergie hydraulique potentielle.²

Deux bassins de navigation et de flottage

Deux espaces, chacun fréquenté par les activités de flottage et de navigation, mais non communicants en tout cas pour les activités fluviales. A l'aval du Saut-de-Sabo, le Tarn de la navigation, et de la grande navigation (celle qui dépasse le cabotage intérieur et pousse jusqu'à la Garonne, voire jusqu'à Bordeaux).

En amont, avec des eaux nettement moins abondantes, un autre bassin utilise les potentialités de la rivière. Jusqu'au milieu des années 1820 la ville de Millau tire son bois d'œuvre et de feu des espaces de l'amont, ceux fournis par le Tarn et ses affluents, Jonte et Dourbie.³ Tout cela mobilise une énergie considérable déployée par les radeliers, en l'absence de voies de terre ouvertes et utilisables. Mais permet à Millau de recevoir alors cette matière première indispensable qu'est le bois.

Épilogue : Réfléchir sur les néo-utilisations des bassins de navigation : les usages ludiques de l'eau (baignade ; aviron ; canotage, ...) et/ou à finalité commerciale (stationnaires habitat, restauration ; bateaux à passagers promenade et/ou circuit⁴ ...).

1 Boudou, commune, arrondissement de Castelsarrasin.

2 Et bien sûr aujourd'hui hydroélectrique. www.edf.fr entrez Espace EDF Saut de Sabo. Inauguration de la centrale 1990 ; production équivalente à la consommation d'Albi, préfecture du Tarn.

3 Jonte, affluent RG du Tarn ; confluence au Rozier (Lozère) ; Dourbie, affluent RG du Tarn, 72 km environ de cours ; confluence à Millau.

4 Exemple plus que centenaire de la « batellerie » des Gorges du Tarn (donc en Lozère), à laquelle le développement du tourisme a donné un essor durable.

Deux espaces juridiques

Leurs caractéristiques sont parfaitement liées à l'héritage de la navigation, et aux conflits d'intérêts contradictoires que cet héritage a pu générer.

A l'aval du Saut-de-Sabo, le Tarn est intégré dans le DPF, Domaine Public Fluvial, tel que ce régime juridique a été construit sous la monarchie de Juillet (1830-1848). Dans un moment économique où la navigation fluviale et de canal était essentielle, la puissance publique avait pris soin de garantir cet espace face à de possibles usurpations des particuliers. De là la servitude de halage (car il n'y a pas encore de moteur et le halage à la remonte se fait à bras d'homme, bien plus tardivement avec des chevaux), et celle sur l'autre rive, de marche-pied. Cette servitude garantit l'usage du bord de rive aux hommes de la rivière. Par contre, les intérêts des notables riverains bloquent l'inscription de l'Aveyron à cette *Nomenclature*, alors même que la basse vallée était alors largement pratiquée à partir de Saint-Pierre de Campredon, voire plus en amont jusqu'à Bruniquel.⁵ Même constatation s'agissant du bassin amont du Tarn-Jonte-Dourbie.

Lorsque les rivières ou tronçons de rivière ont été rayés de la *Nomenclature des voies navigables et flottables* (1926), le Tarn, comme le Lot, ont été maintenus dans le PDF.⁶ Ce régime perdure aujourd'hui, et participe fortement à la reconquête d'un espace public de la rivière et autour de la rivière.

Épilogue : On est hors navigation...L'arrivée de nouveaux usages et de nouvelles exigences (dont la place prise par l'eau de bonne qualité sanitaire : écologie, irrigation et besoins domestiques, stations d'épuration STEP...) apporte son lot d'adaptations juridiques, voire de refontes totales. L'équipement hydroélectrique (déjà très présent à la veille de la Première guerre mondiale) a en particulier amené des modifications profondes, comme l'avait fait la capture des forces hydromécaniques (moulins et dispositifs dérivés). Se souvenir que la base du Tarn DPF est issue de la monarchie de Juillet.

Deux époques pour la capture de l'espace navigué de la rivière

La première est immémoriale. Enfin, presque. De multiples documents permettent de l'approcher. Les moyens techniques ; le financement ; la volonté politique fluctuante ; les contraintes de l'entretien pérenne, ne permettent pas un suivi permanent et pertinent.

Cette période dure jusqu'à la Restauration (1815-1830). on peut certes objecter que des travaux ont été menés. En effet, construction de chaussées ; de passelis (c'est-à-dire ouverture d'une brèche dans cette même chaussée afin de laisser passer les bûches ; les radeaux ; les bateaux) : cet investissement souvent consenti par les maîtres des moulins riverains et à terre.

⁵ Saint-Pierre de Campredon, commune de Montastruc, arr. de Montauban.

⁶ Justification mise en avant pour appuyer le déclassement, le déclin, voire la disparition de la navigation sur la grande partie de ces espaces. Le sursaut produit par le conflit de 1914-1918 avait été de très courte durée. Justification mise en avant pour justifier le régime DPF, la volonté de contrôler les usines riveraines fixées sur les barrages (cela à un moment où il n'existe certes pas EDF).

En effet également la construction du canal du Midi (1666-1681), et les manœuvres de Pierre-Paul Riquet, ont-elles pu générer projets, spéculations, et même travaux dans notre espace. Mais tout cela s'est enlisé rapidement.⁷ Mention spéciale à l'Aveyron, que la volonté de l'intendant de Montauban Monseigneur de Lescalopier (1740-1756) a voulu canaliser jusqu'à Bruniquel⁸ afin d'exporter le bois tiré de la forêt de Grésigne, en particulier le bois de marine.⁹ La tête d'amont de navigation sur l'Aveyron va ainsi progresser de manière significative pendant une génération.

La seconde est liée aux perspectives offertes par l'exploitation du charbon, le pain noir de l'industrie, et aux espoirs de la canalisation généralisée, comme le Plan Becquey, directeur général des Ponts-et-Chaussées, la laisse entrevoir¹⁰. Les intérêts capitalistes locaux, en particulier ceux animés et mus par la famille de Solages-en tout cas la branche propriétaire et exploitante des mines de Carmaux et des manufactures liées sont très actifs dans ce mouvement.

En 1822 est adopté le principe de la canalisation de Gaillac à Albi, c'est-à-dire à la plus courte portée des mines de Carmaux. Les travaux sont menés avec une (sage) rapidité, celle que permettaient des financements trop petitement calculés. En 1838, Albi devient, comme espéré et attendu la tête d'amont de la navigation du Tarn. Le charbon va pouvoir voguer vers la basse vallée et Toulouse. Car le canal de Montech est ouvert en 1843.

La canalisation va finalement atteindre le pied de la cataracte du Saut-de-Sabo. 147 kilomètres comme l'indique le *Guide officiel de la Navigation intérieure*. Parcours semé de 31 écluses, entre 24 et 30m de long ; 3 à 4 m de large, ...

Ce faciès technique est celui que nous avons sous les yeux, du moins en partie.

Épilogue : Héritage certes des ouvrages de navigation, patrimoine fluvial qui doit être protégé/valorisé. Une partie de ces ouvrages d'ailleurs adaptée à la production d'hydroélectricité-avec parfois destruction complète de l'existant antérieur (ou submersion). Question sur la hiérarchie des utilisations et les priorités qui en découlent.

7 Pour le Tarn : construction commencée de l'écluse de Marssac (commune Marssac) ; pour l'Agout, affluent RG du Tarn, début de canalisation vite abandonné (vestiges visibles en particulier RG, commune Saint-Sulpice-La-Pointe, écluse, ...) ; rivière du Lot, construction d'ouvrages entre Villeneuve d'Agenais c'ad Villeneuve sur Lot et Cahors (ouvrages pour partie visibles et souvent remaniés sous la monarchie de Juillet).

8 B. Commune Bruniquel, canton Tarn-Tescou-Quercy vert. Confluence avec la rivière de Vère, affluent RG, utilisée pour le flottage jusqu'à la fin du XVIII^e siècle (naissance près de Carmaux ; L 53 km).

9 Gaspard-César-Charles de Lescalopier (1706-1792). L'intendant a été en définitive victime d'une cabale et des manœuvres des puissants riverains de l'Aveyron, dont il avait menacé les intérêts en ouvrant les digues des moulins (en particulier et pour un exemple Monsieur de Malartic, seigneur de Montricoux).

10 Louis B (1760-1849). Directeur général des mines et des Ponts-et-Chaussées (1817-1830) -son départ n'est pas lié à la chute de Charles X en juillet 1830, mais lui est antérieur. Il adresse au roi Louis XVIII un *Rapport sur la navigation intérieure de la France* (1820, Imprimerie nationale, 75 p.), dans lequel il dresse un tableau complet des avantages tirés des navigations-dont en particulier celles des canaux hiérarchisés en classes.

Deux batelleries

Très logiquement, la première est en phase avec les contraintes techniques de la navigation d'avant la canalisation des années 1830 : tirant d'eau fluctuant et non garanti ; maigres (c'est-à-dire zones de très faible tirant d'eau) ; zones de rapides, ... De la sorte, la flotte du Tarn est alors faite d'unités de faible tonnage, un tonnage qui diminue à mesure que l'on remonte vers Gaillac. Bien sûr en bois (tiré de la Grésigne en particulier) ; non pontée ; poupe et proue relevées afin d'encaisser les changements de pente dans les rapides ; dotation en rames et bâtons de marine ; présence essentielle de la corde de halage, plusieurs dizaines de mètres¹¹ ; usage marginal de la voile dans un espace qui ne connaît pas de vent dominant du moins dans la vallée du Tarn ; pratique exclusive à la remonte (minoritaire) du halage à col d'homme, ce qui suppose une abondante main d'œuvre aussi disponible que peu exigeante pour son défraiement.¹² Noter qu'une partie de ces unités-souvent les plus faibles en capacité d'emport- est construite très légèrement, sans perspective de réemploi. Ces unités seront déchirées (c'est le terme technique, c'est-à-dire détruites) à Moissac, Agen ou Bordeaux ; bordages et courbes réutilisés en charpente ou en bois d'œuvre. Noter aussi que la parenté est grande avec les bateaux de Garonne et ceux du Lot, car les faciès de ces cours d'eau présentent de fortes similitudes.

La seconde batellerie est la fille de la canalisation, et colonise la rivière à partir de la monarchie de Juillet. Tirant d'eau à peu près garanti ; effacement des pièges de la rivière, ... Bref, une batellerie standardisée, osons le terme, industrielle, qui est le reflet autant que la conséquence de l'ouverture du bassin, y compris vers l'espace de la Vallée du Rhône via les canaux (Midi, canal du Rhône-Beaucaire- à Sète à peu près terminé finalement sous la Restauration, ...). Les gabarres ; les sapines, ... sont de cet âge.¹³

Cet âge est aussi celui des clichés photographiques et des cartes postales, qui rendent compte des « types » caractéristiques de la rivière.¹⁴ Le tirant d'eau garanti (en général 1,30 m) permet la navigation des plus grosses unités, des bateaux pontés portant jusqu'à 180 t.

Cette seconde batellerie a connu un bref âge d'or sous le Second empire avant de quasiment abandonner l'amont du Tarn canalisé à partir de Gaillac¹⁵ ; elle se replie encore vers l'aval (Villemur) à la fin du XIX^e siècle. La construction des voies de chemin de fer (Toulouse-Albi ; Montauban-Saint-Sulpice la Pointe), et le dumping organisé par les

11 Ce qui suppose la présence de corderies capables de sortir ce type de matériel, en plus des agrès et cordages habituels. La vallée de Moyenne Garonne est l'un de ces centres de production, entre Moissac et Marmande. La filasse de chanvre est la matière première.

12 Main d'œuvre qui ne se consacre pas à plein temps aux occupations fluviales, et qui voit là un revenu de complément. De la sorte, les haleurs ne veulent pas être considérés comme « gens de marine » bons à monter la Royale avant la Révolution.

13 Sapines. Comme le nom l'indique, il y a du sapin. Donc une essence extérieure à cet espace navigué du Sud-Ouest. Espace qui est celui de la vallée du Rhône, très loin, mais accessible par le canal des Etangs, et celui du Midi. Toutes ces embarcations sont en partie reconditionnées, soit à Toulouse, soit à Cette (Sète, on l'écrit ainsi jusqu'en 1928-embouchure du canal du Midi en Méditerranée)

14 On pense bien sûr au fonds Labouche, éditeur de cartes postales très actif à Toulouse au début du siècle dernier www.archives.haute.garonne.fr . Pour Villemur (fonds Brusson), *Le Jeune Émile*, chargé de bois, amarré en amont de la tour du moulin, RD. On en connaît le descriptif très détaillé (vers 1885).

15 1 700 bateaux à la descente depuis l'amont en 1863 à l'écluse de Corbarieu. Mais 171 en 1871...

compagnies ferroviaires, expliquent en partie ce déclin. Il faut aussi y ajouter le très grand développement des chemins carrossables, qui enlève au « chemin qui marche » une bonne partie de ses avantages séculaires. Elle reste active jusqu'au début du siècle dernier ; de nombreux tirages photographiques maintenant plus que centaines montrent les chantiers de construction et/ou de radoub en amont immédiat du moulin de Moissac.

Noter que pour les deux batelleries, la descente l'emporte de beaucoup sur la remonte, qui voit arriver à Montauban ; Rabastens ; Lisle ou Gaillac les produits en particulier ramenés de Bordeaux.

Épilogue : La fin du XIX^e siècle amène en basse vallée les premiers spécimens de bateaux à vapeur, en général roue à aubes en poupe. Bien sûr les « house boats » ou barques de promenade contemporaines (dont une partie sans permis) sont très éloignés des batelleries de jadis.

Deux moments de trafic à l'approche de l'époque contemporaine

Le premier moment est celui des produits dominants de l'ancienne économie rurale de la vallée, le bois tiré des massifs quasi riverains (Grésigne en particulier, dont une partie descend par la Vère et l'Aveyron, et une autre par le Tarn depuis Gaillac) : merrain à barriques pour le vin, bois destiné aux barils de minot de la basse vallée du Tarn et de l'Aveyron, bois d'œuvre et de feu ; vin « de Gaillac », estimé en basse vallée et jusqu'à Bordeaux ; très grosses cargaisons sorties des minoteries de l'aval Tarn (en particulier Villemur ; Montauban : Sapiac et Sapiacou, Albarèdes et Palisse¹⁶ ; Sainte-Livrade ; Moissac, ...) et aval Aveyron (Cayrac ; Loubejac ; Ardu, ...). Toiles aussi sorties des ateliers riverains, en particulier à Montauban.

Le second est tout à la gloire de l'âge industriel, de son charbon (Carmaux et la famille de Solages) ; des pièces de fonte et de fer sorties des usines du Saut du Tarn, et d'autres ateliers de fonderie de la vallée comme à Villemur (Gausseran Castelbou et Cie au milieu du XIX^e siècle), ... Noter que la locomotive destinée à la première ligne de chemin de fer ouverte dans la vallée du Tarn, Carmaux-Albi, est arrivée par bateau, en pièces détachées, et remontée à quai à Albi.

Épilogue : La Première guerre mondiale qui a généré dès les premiers mois du conflit une disette de moyens ferroviaires, a mécaniquement dans la zone provoqué la recherche de palliatifs : celui d'un retour au trafic fluvial largement déclinant alors depuis 50 ans - c'est-à-dire les années 1870.

De là reprend le service à vapeur Gaillac-confluence Garonne à partir de 1916 et desserte intermédiaire (avec en 1918 la liaison jusqu'à Albi). Mais l'Armistice cesse totalement ce mouvement.

¹⁶ Superbe et puissante architecture élevée RG au terme aval du bief urbain de Montauban par le négociant Mariette en 1764. Elle a résisté aux plus fortes crues connues, 1766 ; 1772 ; 1875 ; 1930).