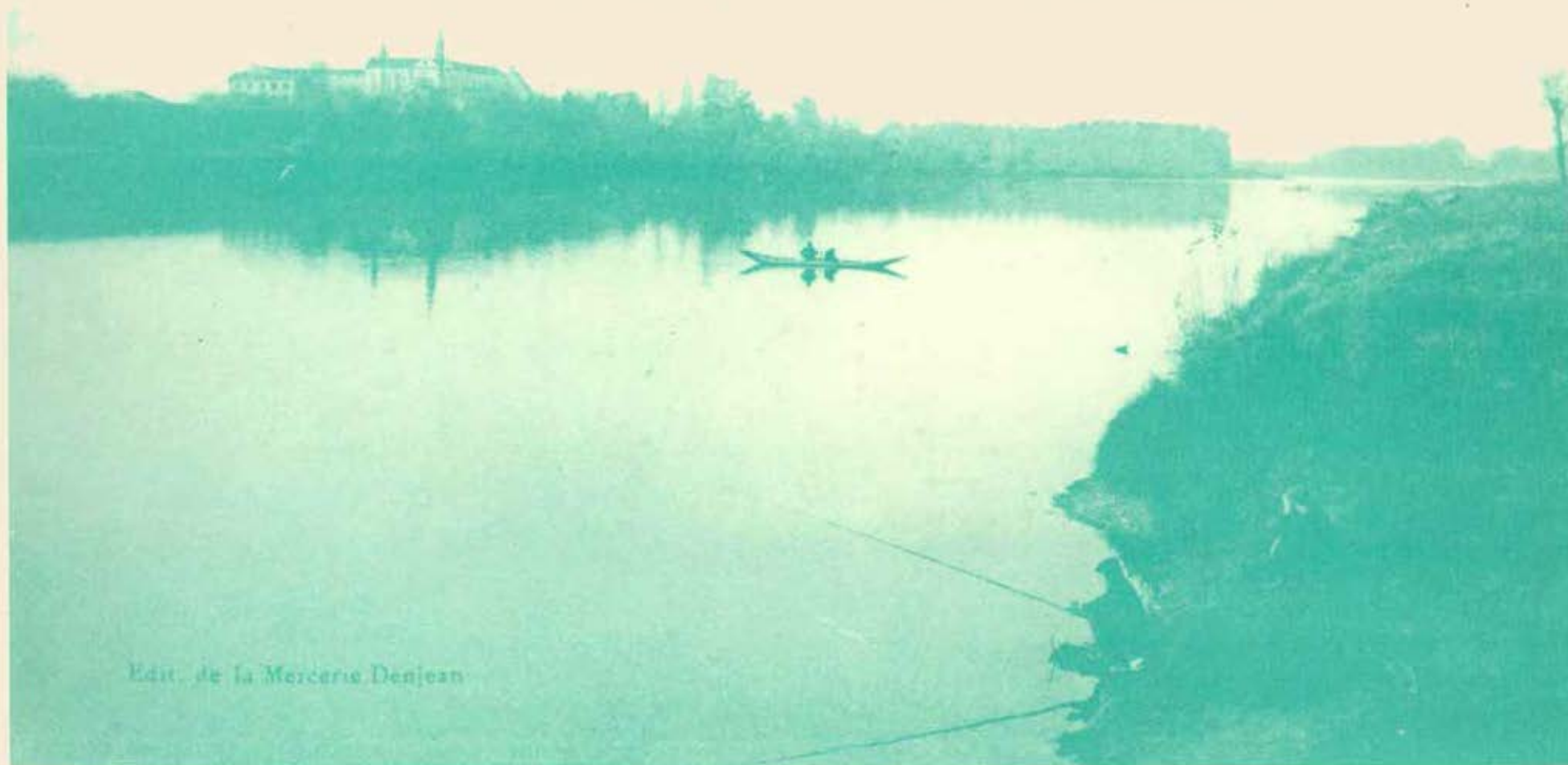


# BLAGNAC

## QUESTIONS D'HISTOIRE



Édit. de la Mercerie Denjean

**Revue d'Histoire Locale - Semestriel - n° 16 (Novembre 1998)**

*Edité par l'Association pour l'Etude et la Présentation de l'Histoire de la Résistance et de Blagnac - CERRAVHIS*

*Siège Social - 7, rue Bacquié-Fonade - 31700 BLAGNAC*

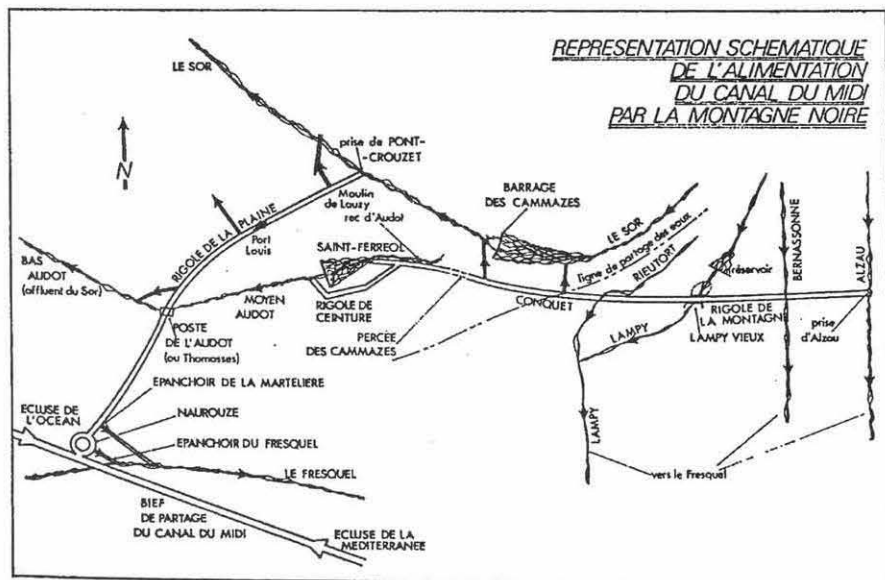
# PATRONS DE BARQUES, GARDES OU ECLUSIERS DU CANAL (deuxième partie)

## II - LE CANAL EN ACTIVITE

Pierre-Paul Riquet a voulu terminer le canal au plus vite et le rendre navigable pour faire taire ses détracteurs. Pour cela, il dépensera toute sa fortune et laissera même des dettes.

Après la mort de son père, Jean-Mathias de Riquet de Bonrepos achève le canal. L'inauguration a lieu le 15 (ou 19) mai 1681. Partis sur une grande barque d'honneur, les commissaires du roi, les membres des Etats, les héritiers de Riquet descendent à Sète en dix jours. Les détracteurs se taisent. Les louanges fusent. Tous s'extasiaient sur les ouvrages d'art rencontrés et en particulier sur le pont-canal de Répudre "où l'eau passe sur l'eau", sur le tunnel de Malpas, unique en son genre, sur l'escalier d'eau de Fonserannes dont les huit sas permettent de franchir l'escarpement de 21,50 mètres au-dessus du niveau de l'Orb.

Quelques perfectionnements seront apportés (épanchoirs, aqueducs...). En 1686, Vauban exécute la percée des Cammazes dans la Montagne noire et presque un siècle plus tard, en 1782, est édifié le bassin du Lampy.



Remarque : Le barrage des Cammazes est récent (1953 à 1957).

## Les conséquences

Grâce au "Canal des Deux Mers" les transports s'effectuent en sécurité en évitant les tempêtes ou les attaques des pirates, plus rapidement par un trajet écourté et plus économiquement comparé au coût par voie de terre.

Le commerce de la Province du Languedoc devient prospère grâce à la circulation des barques marchandes : les échanges de blé du Lauragais et du vin de la région de Béziers se font comme prévu. Les barques de Poste rendent les voyages plus faciles.

### Mariages

Pour les Blagnacais, une des conséquences de la nouvelle voie d'eau a un rapport elle-aussi avec les échanges puisqu'il s'agit de mariages ! Nous pouvons au moins en citer quatre :

En janvier 1685, Jean Pressac épouse Elisabeth Jougla dans la paroisse de Saint-Thubery (diocèse d'Agde). Cet ancêtre direct du docteur Guillaume Pressac, né en 1664 à Blagnac, n'a que huit mois à la mort de son père Géraud. Onze ans après, sa mère, Jeanne d'Armagnac, se remarie avec Jean Gaillard bourgeois de Blagnac et premier consul de la commune. Jean Pressac, d'un milieu aisé, apparenté par sa grand mère maternelle, à Pierre Sarlabous, notaire royal de Blagnac, a pu voyager sur le Canal peu après son ouverture et fréquenter des personnages "bourgeois" comme lui. Nous ne savons rien sur Elisabeth Jougla, mais elle devait sans doute appartenir à cette même couche sociale. Elle habitera à Blagnac avec son mari.

En décembre 1698, Etienne Gaillard va à Marseillan prendre pour femme Suzanne Crubesine, habitante de cette ville. De quatre ans plus jeune que Jean Pressac, fils de Jean et Jeanne Bonhomme, Etienne semble ne pas être aussi "fortuné" que les autres Gaillard de Blagnac. En effet, son parrain et sa marraine ainsi que ceux de ses frères et sœurs sont métayers ou laboureurs. Le Canal permet à ce jeune homme de quitter Blagnac où il ne reviendra pas, de s'installer près de l'étang et de la mer et, nous l'espérons pour lui, de trouver une meilleure situation que ses parents.

Le 21 janvier 1739, à Blagnac, François Cendry (ou Lendry) de Trèbes, fils de Guillaume et de feu Elisabeth Carmes se marie avec Marie Rouy. Celle-ci, née à Blagnac en 1719, fille de Pierre, pêcheur de poissons, et d'Antoinette Tregan, est

une cousine des Rouy, éclusiers à "l'Embouchure". Il est tout à fait concevable que François Lendry ait été un employé du canal, ami des Rouy, peut-être éclusier lui-même. Il emmène sa jeune épouse à Trèbes car nous n'avons trouvé aucune trace de ce couple à Blagnac.

Le 5 novembre 1748, Jean Casaneuve "garde-écluse sur le canal royal à Montgiscard" fils de Bernard, aussi garde-écluse, épouse à Blagnac Claire Lalègue. Bien que ses parents, Barthélémy Lalègue et Jeanne Truillé, se soient mariés à Blagnac en Novembre 1725, Claire a du voir le jour en 1726 près de Lectoure dans le Gers dont sa mère était originaire. Ensuite ses frères et soeurs naîtront à Blagnac. Elle est fille de paysan, d'un "travailleur de terre". Nous l'imaginons courageuse, forte, capable de seconder son époux dans son travail d'éclusier à Montgiscard et de lui donner de robustes et beaux enfants.



L'écluse de Montgiscard au début du siècle.

### Droit de pêche

Parfois les circonstances sont moins agréables. Les Blagnacais qui ont pris l'habitude de pêcher dans la Garonne depuis que les "Raymond", comtes de Toulouse, leur ont accordé ce privilège, oublient que Pierre-Paul Riquet (et ses descendants), en tant que seigneur du Canal, a seul le droit de pêche sur son fief. Le 1<sup>er</sup> octobre 1676, trois d'entre eux doivent payer une amende "de une livre dix sols par ordre verbal de Monsieur Riquet pour avoir pesché devant luy au Canal entre l'Ecluse du Béarnais et Garonne" (Archives du Canal, liasse 1059).

Cet interdit est souvent transgressé car il est rappelé à plusieurs reprises, comme

le 12 septembre 1708 à Toulouse dans l'ordonnance de Monsieur Pradines, Juge Chatelain du Canal Royal, "portant inhibitions et défenses à toutes sortes de personnes, soit patrons de Barque, Gardes-Ecluses que autres, de à l'avenir pêcher dans le Canal, de nuit ni de jour, à peine de cinq cens livres d'amande pour la première fois et de confiscation des filets ; et en cas de récidive de punition corporelle". Dans le texte de cette ordonnance, il rappelle que cette "défense" a déjà été faite "tant par Nous que par nos devanciers".

Il devait, en effet, être tentant pour le personnel navigant sur le Canal et pour d'autres personnes d'améliorer l'ordinaire de l'alimentation avec du poisson.

### Accident

Qui dit rivière naturelle ou artificielle, dit aussi noyade. Un exemple nous est donné par les registres paroissiaux de Blagnac : le 13 juin 1782 "Barthélémy Daubian, tisserand de toile qui a été trouvé dans le canal de jonction des deux mers ce matin s'étant noyé hier selon le certificat de Monsieur Dutour juge lieutenant particulier de la Chatellerie du Canal de jonction des deux mers, le sus-dit enseveli ayant été aidé par le lieutenant Bernard Gaston Pons pour le faire ensevelir dans notre paroisse qui nous a dit que le sus-dit noyé avait 50 ans et qu'il était habitant de notre paroisse avant son accident". Il est vrai que Barthélémy Daubian habite notre commune à l'époque de sa noyade, mais depuis très peu de temps car, en 1772, il ne figure pas dans le relevé de tous les habitants de Blagnac. Par contre sa veuve, dont nous ignorons le nom, est mentionnée dans celui de 1789 avec un fils et une fille. Peut-être, Barthélémy est venu rejoindre un parent André Daubian, petit propriétaire aidé d'un valet, qui s'est marié à Blagnac le 9 février 1766 ?

Nous aurions voulu trouver aux Archives du Canal les termes du certificat mentionné ci-dessus afin de connaître les circonstances de cet accident, mais notre recherche est restée vaine.

En principe les noyades ont lieu au cours d'un bain pour se rafraîchir et donc surtout en été ou par suite d'une chute, et à Blagnac bien plus dans la Garonne que dans le Canal.

### Les transports

Les dimensions du canal et celles des écluses vont conditionner le type de bateau possible pour la navigation. Par souci d'économie, le Chevalier de Clerville réduit les proportions initiales ; aussi le projet de relier les deux mers est faussé

dès le début. La profondeur du canal de 1,60 mètre et la largeur des écluses de 5,50 mètres ne permettront pas aux galères royales et aux barques maritimes à pleine charge d'y entrer. Le canal n'a guère attiré les barques génoises ou catalanes, pourtant cela paraissait essentiel à Colbert. Aussi A. Maistre pense que "on attendait beaucoup plus du canal..."

Les barques garonnaises de "faible" tonnage peu nombreuses empruntent cette voie d'eau. La navigation est surtout tournée vers le Languedoc, d'abord jusqu'au port de Sète puis jusqu'au Rhône. Le commerce avec Bordeaux ne se fera vraiment qu'à partir de 1856, date de l'ouverture du Canal Latéral à la Garonne qui faisait partie du projet initial de Riquet. Les deux pôles commerciaux du Midi sont Bordeaux "au fond de sa Gironde" et Beaucaire avec "son immense foire".

### Barques marchandes et Patrons

Sur le "canal des Deux Mers" se rencontrent donc des barques de mer, des barques sétoises à la forme plus allongée que la précédente. Mais la barque du Canal par excellence est celle dite "du Patron". La dernière, la "Ville de Marseillan" a coulé de vétusté en 1982, après 130 ans de navigation. Sa morphologie dérivée de celle des barques maritimes est adaptée à la navigation en canal. C'est une barque en bois à fond plat, aux flancs presque rectilignes et aux extrémités le plus large possible pour offrir un volume de chargement maximum. Ses dimensions sont les suivantes : longueur de la coque 28 mètres,



largeur 5,30 mètres, hauteur totale au milieu 2,40 mètres. Elle est entièrement pontée, comme un bateau de mer. Son mât central est aisément abattable pour passer les ponts.

Durant la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, 200 à 250 barques de ce type naviguent sur le canal et parmi elles, celle des Debax, originaires de Blagnac et descendant d'une famille de pêcheurs, comme la plupart des "Patrons".

Nous trouvons des Debax à Blagnac dès le début du XVII<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire aussi loin que nous pouvons remonter grâce aux registres paroissiaux. Mais ils sont aussi très nombreux sur les registres toulousains dans les paroisses de Saint-Etienne, de Saint-Sernin et même de Saint-Nicolas.

A Blagnac, Antoine Debax né vers 1606 a de nombreux enfants avec son épouse Isabeau Cassé. Son arrière-petit-fils Hugues Debax est «pêcheur de poissons» tout en exploitant quelques terres. Né le 23 septembre 1695, il se marie le 29 juin 1717 avec Marguerite Rocolle fille de Gervais et de Guillaumette Delpon. Son fils Gervais né en 1723 est pêcheur comme lui; Jean, né en 1736 s'établit à Toulouse comme chaussetier ; mais l'autre Jean né le 19 janvier 1727 et appelé justement «l'aîné» devient «maître de bateau sur le canal». Il se marie en 1751 à Toulouse dans la paroisse de Saint-Nicolas avec Jeanne Marie Gally. Ils ont plusieurs enfants dont trois fils : Hugues né le 27 octobre 1751, Gervais le 19 janvier 1757 et François né sûrement à Toulouse. Ceux-ci exercent tour à tour le même métier que leur père.

Peut-être Jean Debax est-il propriétaire de sa barque ? Mais rien ne nous permet de l'affirmer.

Au tout début de l'existence du canal, le monopole du matériel et du transport est exercé par les propriétaires du canal eux-mêmes, mais pour très peu d'années car «fatigués du détail qu'entraînaient nécessairement la fourniture et l'entretien des barques, ils crurent pouvoir s'en soulager sans blesser le commerce en laissant la liberté à toutes sortes de personnes d'avoir des barques sur le canal...»

La barque peut donc appartenir à un marchand, elle est alors commandée par un patron qui est salarié, elle peut être partagée entre trois ou quatre propriétaires ou quelquefois possédée par le patron lui-même.

En 1776, les Debax naviguent sur une barque «La Garonne» qu'ils revendent à François Delprat de Montgiscard pour acheter (en supposant toujours qu'ils soient propriétaires) une barque neuve «La Saint-Michel». A cette époque, une telle barque coûte plus de 7.000 livres selon J.D. Bergasse. Enfin, en 1791, en plus

de «La Saint-Michel» ils ont «La Notre-Dame du Rosaire». Chaque barque porte son nom écrit d'une façon bien visible comme nos bateaux modernes.

A l'arrêt, les barques des Debax sont amarrées «au port de l'Embouchure de Garonne». Ce sont des barques pontées d'environ 80 à 100 tonneaux. Elles transportent «les marchandises qui se chargent et se déchargent habituellement dans chaque port : épice et farine, ainsi que des indigos, sucres, cafés, poissons, sel fin blanc, grains» (Archives du Canal - liasse 732).

A certains ports, la cargaison est vérifiée par un contrôleur et le patron doit en dire la nature et la quantité. La peine encourue pour un délit (excédent de poids par exemple) va, selon l'importance de celui-ci, d'une amende égale au triple du droit normal à la confiscation de la barque. Le lieu du chargement et du déchargement doit être connu du contrôleur. Celui-ci délivre un «billet de passage». Ainsi à Trèbes, le 14 octobre 1790 «le Sieur Jean Debax, patron de Blagnac, est comparu en ce bureau, lequel nous a déclaré suivant la voiture qu'il a chargé au port de Toulouse le 8 octobre présent mois 1.000 sétiers de bled à l'adresse de M. Malinat (?) et fils aîné de Lunel, s'obligeant de rapporter le certificat de la municipalité du déchargement et destination du-dit bled» signé Debax père.

Son fils Gervais est contrôlé au même bureau le 20 octobre suivant : «Le Sieur Debax fils, de Blagnac, patron, nous a exhibé le certificat de la municipalité de Villefranche chef-lieu du district au département de la Haute-Garonne, lequel a

chargé pour le compte de M. Marinies (?), négociant à Lunel par l'envoy de M. P<sup>re</sup> Galabert la quantité de 1.000 sétiers de bled mesure de Toulouse et pour autre certificat de la municipalité d'Alzonne la quantité de 6 sétiers de vesses pour le compte de M. P<sup>re</sup> Bousquet négociant d'Agde, se soumettant de rapporter le certificat du déchargement et destination des dits grains». Gervais Debax, ne sachant pas, n'a pas signé.

Il faut noter que les mesures ne sont pas les mêmes d'une ville à l'autre, ce qui devait bien compliquer les choses et provoquer des protestations ! De plus certaines denrées, comme le sucre ou le sel, changent de poids entre le départ et l'arrivée à cause de l'humidité ou de la sécheresse de l'air.

Jean Debax est à nouveau contrôlé au même bureau en Avril et en mai 1791, toujours transportant du blé. Nous ne sommes pas en possession d'autres contrôles montrant le transport de denrées différentes.

Le 22 Prairial de l'an onze (11 juin 1803), le contrôleur de «l'Embouchure de Garonne» est prévenu «qu'à l'arrivée du Patron il se fera remettre l'expédition du bureau du canal du midi, il se transportera sur la barque, examinera avec attention toutes les marchandises (...) s'il doute il déclarera au Patron qu'il veut vérifier et pezer les marchandises et lui ordonnera de les décharger, il procédera à la vérification en présence du patron et du garde (...). Si le patron est en fraude, il dressera un procès-verbal, déclarera la confiscation de la marchandise et la fera enfermer dans le magasin (...). Il signera le procès-verbal avec le garde et le

Patron (...) et le portera dans les 24 heures chez le juge de Paix de son arrondissement.»

D'après l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 septembre 1684, les droits de navigation s'élèvent à 6 deniers par quintal et par lieue parcourue. La vérification du poids de la cargaison et de la distance entre le lieu du chargement et celui du déchargement permet le calcul du «péage». Le système métrique «décimal» ayant fait son apparition, en l'an V (1797) la somme à payer est de 2 centimes pour 5 myriagrammes et pour 5 kilomètres, en 1807 à 1/3 de centime pour la même quantité et la même distance. «Les tarifs sont affichés dans les lieux les plus apparents établis pour la perception et les distances marquées par des bornes indicatrices numérotées (...). Les droits sont acquittés en numéraire». Mais «les barques servant aux riverains pour le transport de leurs denrées d'un bord à l'autre, dans une même commune ne sont sujettes à aucun droit».

Le Sieur Debax Patron de Blagnac nous a exhibé le certificat de la Municipalité de Villefranche lequel a chargé par l'envoy de M. Galabert Lora, nept de la dite ville pour le compte de M. Malinat nept a Lunel la quantité de 1000 Sétiers Bled, pour le compte de M. Guatier nept. a Lunel par l'envoy de M. Curvatiu jeune nept de Nantige la quantité de 100 Sétiers Bled, se soumettant de rapporter le certificat de Déchargement à Trèbes le 18 may 1791

Debax père

Jean Debax est "contrôlé" à Trèbes (Archives Départementales de l'Aude)

Des instructions sont renouvelées le 18 juin 1774 au contrôleur général qui «prendra un état exact de toutes les barques qui naviguent sur le canal et des Patrons qui les conduisent, il l'accompagnera de notes sur le caractère des Patrons et de tout ce qui peut servir à les faire connaître afin que l'on puisse surveiller ceux dont la conduite aura paru suspecte...» (Archives du Canal - liasse 811, pièce 15)

De 1776 à 1785, nous trouvons des remarques sur le caractère d'Hugues Debax. En 1776 : «il paraît doux, mais il est très fin», en 1782 : «c'est un homme fin et rusé», en 1783 : «il est vif, mais honnête homme». Par contre, les annotations sont moins flatteuses pour son frère Gervais. En 1786, il est dit «illeteré et sourd» (à Blagnac, il porte le sobriquet de «sourdet»), en 1787 : «misérable et que je soupçonne» et en 1791, il est «surnois, misérable, à veiller». Son père Jean n'est guère mieux. La même année, il est déclaré : «gueue, à veiller de pré». Nous n'avons rien trouvé concernant le caractère de François.

Ce sont les différents contrôleurs et surtout les gardes qui font ces remarques, d'où la méfiance des uns par rapport aux autres. Mais les patrons ont quelquefois leur «revanche». Par leurs dépositions, il participent, comme chaque employé au bon état du canal. Et même «ils doivent être encouragés par des gratifications à avertir le Directeur de tout ce qu'ils voient dans les voyages qui peut intéresser le canal». Par exemple, ils signalent tel obstacle à tel endroit, ils donnent la date, l'état des eaux : «les eaux de cette retenue ont été basses tant de jours à cause de

tel ou tel inconvénient, par la faute de tel garde...» D. Bergasse qualifie ces façons d'agir : «d'espionnage bon enfant».

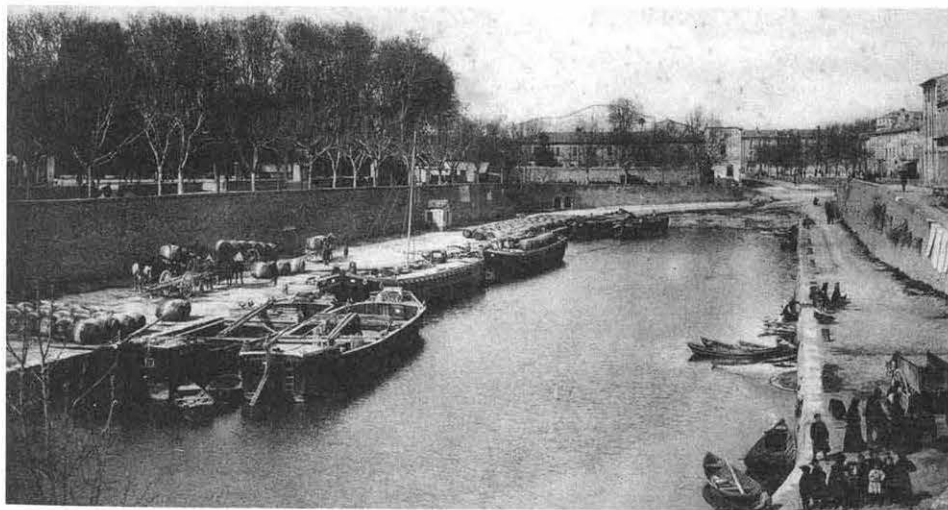
Propriétaires ou non, les Debax, comme les autres patrons, sont responsables de leur barque et de la cargaison. Levés avec le soleil, ils s'assurent qu'aucune avarie n'est à craindre. Ils surveillent les portefaix qui transportent les marchandises sortant de l'entrepôt, veillent à la bonne répartition de la charge. Une fois la cargaison bien arrimée, c'est le départ. Le trajet doit se faire rapidement, mais aussi prudemment. Le passage des écluses est délicat : pas question d'endommager les portes. Dans le sas, la manœuvre est difficile vu la largeur de celui-ci et celle de la barque. Les enfants du patron crient très fort pour annoncer à l'éclusier l'arrivée de leur embarcation. Hugues, Gervais et François Debax ont dû tenir ce rôle, en accompagnant leur père. Le garde-écluse donne l'autorisation de passer : de nombreuses barques se présentent et chacune s'engagera à son tour. A l'époque on compte 16 écluses de Toulouse à Naurouze et 48 de Naurouze à l'étang de Thau (aujourd'hui 63 sont encore en service).

Les Debax, allant jusqu'à Lunel, (donc au-delà du canal lui-même), redoublent de vigilance pour traverser l'étang de Thau, cette «petite mer» balayée par des vents violents. Même un bon patron ne peut éviter les collisions : que d'énervement alors, de cris, d'injures même ! Il suffit de penser à l'attitude de certains automobilistes d'aujourd'hui pour imaginer de telles scènes.

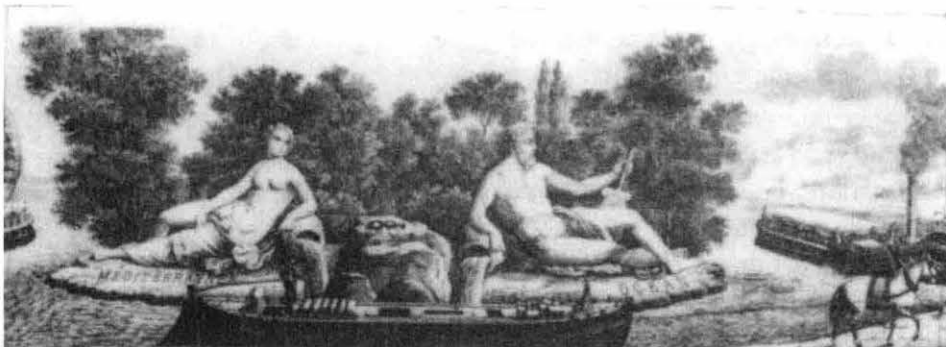
Une autre cause de retard, obligatoire celle-là, est le changement d'attelage, de la «tire» ou halage. Les patrons de leur grosse voix, donnent des ordres aux charretiers ou aux postillons. Ceux-ci tiennent les chevaux en grande estime tout comme les patrons qui ne peuvent pas s'en passer. A l'écurie toute proche du canal, ces animaux sont recouverts d'une housse de couleur, pansés, nourris avec soin.

A la nuit tombée, la patron gare sa barque sans payer de droit : «seules les marchandises en mouvement sont taxées». Le lendemain tout recommence et le canal s'anime à nouveau.

Certains patrons emmènent leur famille sur la barque. Il n'en est rien pour les Debax. Les enfants naissent à Blagnac, souvent en l'absence du père. «Le 27 germinal de l'an second (16 avril 1794) est né Jean Debax, fils du citoyen François Debax, patron du canal, absent et de Catherine Campmartin, déclaré par Jean Debax âgé de 67 ans assisté d'Hilaire Debax âgé de 40 ans». François Debax et Catherine Campmartin, apparentée aux Debax par sa mère, se sont mariés en 1792. Les registres nous donnent un autre exemple : «Le 12 vendémiaire an treize (5 octobre 1803) est né Pierre Debax fils de Gervais Debax, maître de barque sur le



Le Port de Lunel au début du siècle



En-tête d'une facture de Patron. Composition allégorique qui comporte deux volets symétriques. Au centre, une barque de patron franchit le bief de partage du canal : sur les pierres du seuil de Naurouze, une fourmi représente les vertus de l'acharnement au travail des patrons. A gauche, la féminine Méditerranée et à droite, le dieu de l'Océan.

canal et d'Antoinette Lussan, en présence d'Elisabeth Traigné, sage-femme, en l'absence du père qui est sur le canal du Midi». (Ce nom est donné au canal à la Révolution). Gervais Debax, veuf de Magdelaine Delpont, a épousé Antoinette Lussan le 31 décembre 1794.

Notons enfin «qu'être patron de barque» représente une promotion sociale par rapport à l'agriculteur ou au pêcheur.

Jean Debax décède à Blagnac le 15 Prairial de l'an IX (4 juin 1801), Gervais, en 1827. Nous perdons la trace de Hugues en 1785. Quant à François, veuf déjà en 1810, remarié, nous le retrouvons éclusier «au Béarnais» en 1835 où il décédera en 1850. Les Debax délaissent la conduite des barques et leurs descendants exerceront d'autres activités.

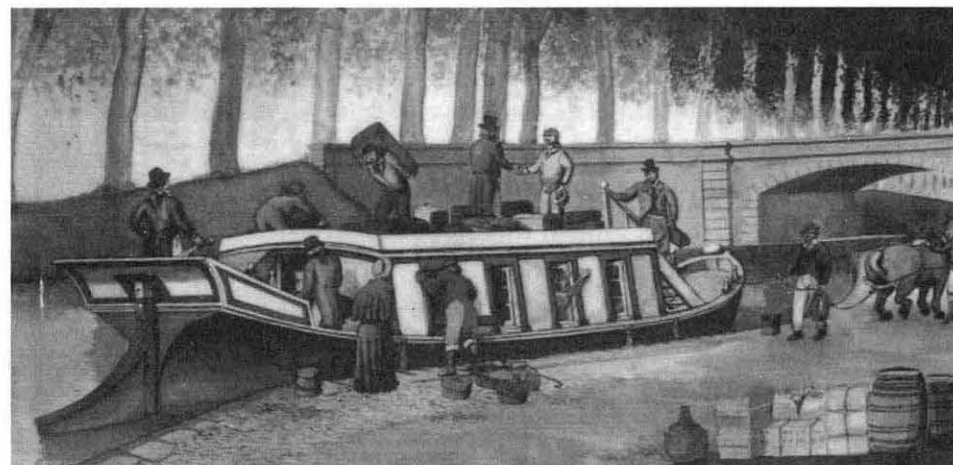
### Barques de postes et voyageurs

Les rives verdoyantes du canal (45.000 arbres d'essences différentes avaient été plantés) voient circuler, à côté des barques marchandes, les barques de poste pour les voyageurs.

A notre connaissance aucun Blagnacais n'a conduit ces «coches d'eau». Pourtant, ils ont des affinités avec les employés de ce service puisqu'ils choisissent certains d'entre eux comme parrain ou marraine de leur enfant. Ainsi le 1<sup>er</sup> juillet 1691 «Jean Cazeneuve fils de Charles» a pour parrain «Jean Olivier garde du Canal Royal» et pour marraine «Thoinette Gastoun femme à Anthoine Laforgue commis au bateau de poste». Le 2 avril 1741, François Rouy fils de Guillaume, garde-écluse et de Marguerite Seguefin est baptisé dans l'église Saint-Sernin à Toulouse et a pour parrain «François Seguefin patron de la barque de poste du Canal».

La barque de poste existe depuis la mise en eau du Canal. Louis XIV dans son ordonnance de 1666 autorise le «Seigneur» du Canal à établir un service régulier. Dès que la section Toulouse-Castelnaudary est ouverte à la navigation, les barques de poste mesurant environ trente mètres de long, la parcourent en une journée et une fois le canal achevé, les héritiers de Riquet prolongent ce service jusqu'à Agde. Le trajet long de 240 kilomètres s'effectue en quatre jours alors que huit à dix jours sont nécessaires aux barques marchandes.

La barque de poste, halée par deux ou trois chevaux attelés l'un derrière l'autre, est toujours prioritaire aux écluses ou dans les ports. Deux patrons manœuvrent la barque ou «voiture». Les voyageurs s'installent dans une sorte de «cabanage» important surmontant la coque, éclairé par de larges fenêtres et joliment décoré. Ils descendent pour le repas de midi : «la dînée» pris dans une auberge au bord du canal et pour la nuit : «la couchée» dans une autre auberge. Mais en plus, ils doivent mettre pied à terre à chaque écluse multiple. Ils embarquent et débarquent ainsi vingt-cinq fois au cours du voyage.



Une barque de Poste

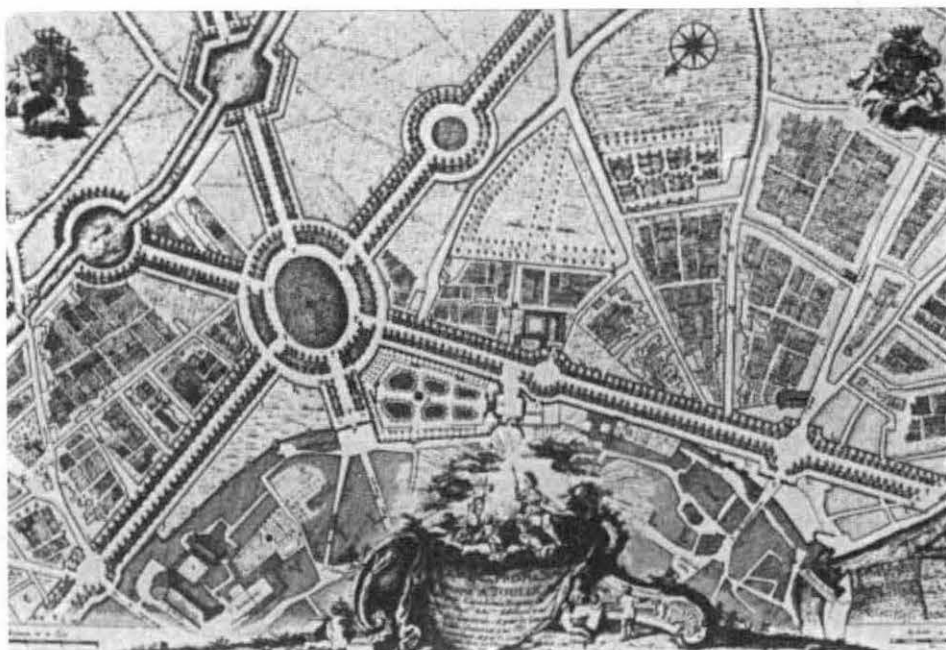
Des auberges et même des chapelles jalonnent le parcours. Des vestiges bien conservés peuvent se voir à Negra.

Le prix du passage est fixé, en 1684, à 30 sols par jour. Les valets, soldats et matelots ne payent que la moitié.

Pierre-Paul Riquet et ses descendants gèrent directement le service des «voitures» à l'inverse du transport des marchandises dont ils n'ont pas l'exclusivité.

Un passager important, Thomas Jefferson, intimement lié à la naissance des Etats-Unis d'Amérique, dont il sera élu président en 1800, choisit de naviguer sur le Canal de Languedoc avec une barque de poste sur laquelle a été placée sa voiture dont les roues ont été enlevées. Il désire «voir si semblable liaison pourrait être aménagée en Amérique entre le Potomac, l'Ohio et le lac Erié». Il emprunte la voie d'eau de Sète à Toulouse du 13 au 21 mai 1787 et, tout en notant ses observations, il s'émerveille devant les ouvrages du Canal et les paysages traversés.

Son voyage sur le Canal achevé et avant de prendre la route pour atteindre Bordeaux, durant deux jours, il visite Toulouse «ville prestigieuse, forte de ses cinquante mille âmes». Il admire bien sûr les églises, les couvents, les hôtels particuliers mais aussi, tout près du Port Saint-Etienne où il a accosté, «l'Esplanade», imaginée en 1752 par Louis de Mondran, avec au centre «l'ovale du Boulingrin» et ses six allées rayonnantes qui «relient la ville à la campagne, la ville au Canal devenu lieu de promenade et la Garonne au Canal».



Plan de l'Esplanade par Louis de Mondran - 1752.

A partir de 1834, les barques de poste tirées par des chevaux marchant au trot et

non plus au pas, assurent un service plus rapide. Mais concurrencées par le Chemin de Fer, elles disparaissent en 1860.

### *Les employés sédentaires*

Si aucun Blagnacais n'a travaillé directement sur une barque de poste, ils ont été concernés par ce service en tant qu'éclusiers ou gardes ambulants.

#### Les éclusiers

François Debax que nous avons laissé patron de barque devient éclusier en 1835. Mais les Rouy appartenant à une famille installée à Blagnac depuis aussi longtemps que la sienne, l'ont devancé dans ce métier.

Guillaume Rouy, né à Blagnac en 1669, fils de Simon pêcheur de poissons et de Jeanne Sembraigue est à l'origine, dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et durant le XVIII<sup>e</sup>, d'une longue lignée de gardes-écluses à l'écluse de Garonne ou à celle du Béarnais. Guillaume est le frère de Bernard Rouy, dont nous avons déjà parlé et qui est décédé, noyé, dans le canal le 3 février 1680 (voir notre revue n° 15, p. 38). En 1701, il est marié à Jeanne Befre et Bertrande Massia, deuxième épouse de son père, est marraine de sa fille Bertrande.

Les enfants de ces éclusiers sont baptisés tantôt dans la paroisse de l'écluse, c'est-à-dire Saint-Sernin, tantôt à Blagnac. Ainsi, François Rouy dit «habitant l'écluse du canal» est parrain à Blagnac le 19 mars 1730 de Jeanne Cazeneuve fille de Pierre et d'Antoinette Olivier. Sûrement fils de Guillaume, il n'est pas né à Blagnac, mais y décède le 12 mars 1753 à l'âge de 40 ans.

Georges Rouy, le premier que nous avons trouvé dans les registres paroissiaux blagnacais, a du naître vers 1604. Il est l'ancêtre de ces éclusiers.

Les Rouy occupent une place élevée dans la société blagnacaise. En 1734 «Delle Jeanne Rouy (sœur de Marie mariée à François Lendry de Trèbes), fille de Pierre et d'Antoinette Tregan» épouse le «Sieur Gervais Gaillard praticien fils de Maître Achille Gaillard, notaire royal de Blagnac et de Bernarde Papeyre». Jean-Baptiste Amieu, seigneur et baron de Blagnac, est présent lors du contrat de mariage passé chez Maître Dufour à Toulouse. La future épouse reçoit, outre le linge et le mobilier habituel, une somme de mille livres.

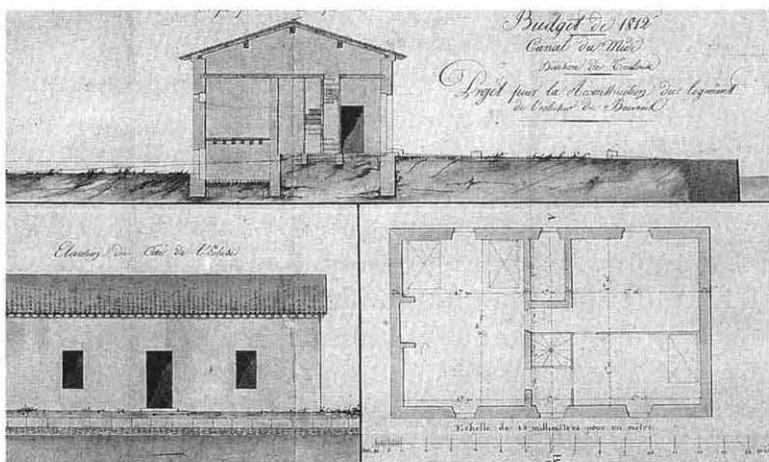
D'après les Archives du Canal (liasse 817) Guillaume Rouy réside à l'écluse de Garonne de 1709 à 1723, de 1726 à 1731, de 1736 à 1750, à partir de 1762 et jusqu'en 1780 il est à l'écluse du Béarnais qui, de par sa position, est plus «reposante» que celle de «l'Embouchure».

En 1762, des renseignements sur les éclusiers sont donnés en colonne et à la ligne

de Guillaume Rouy on peut lire : «lieu de naissance» Blagnac, «lieu de résidence» Béarnais, «temps depuis lequel [il sert]» 33 ans.

En 1778, à cette même écluse, travaillent Guillaume Rouy, Anthoine Rouy et son fils Jacques. Il est évident qu'il ne s'agit pas du même Guillaume. Les générations se succèdent, les mêmes prénoms restent. Une fois de plus, nous avons recours aux registres paroissiaux pour en fournir la preuve : un autre Guillaume Rouy, celui-ci né le 22 février 1708 à Blagnac, arrière-petit-fils de Georges et fils d'Antoine et d'Antoinette Lussan se marie le 3 juillet 1731 dans la paroisse Saint-Sernin à Toulouse avec Jeanne Mouleres. Il est déjà «garde-écluse». Trois filles de ce couple naissent à Blagnac : Bertrande en 1731, Marie-Louise en 1732 et Catherine en 1734. Ensuite, Guillaume Rouy part de Blagnac, y revient en 1753 juste pour son remariage. Il est veuf et prend pour seconde épouse Guillaumette Debax fille de Hugues et de Marguerite Rocolle (petit retour chez les Debax !), veuve d'un tonnelier de Blagnac : Exupère Dumas. Ils ont au moins un fils Gervais qui apparaît à Blagnac en 1779, âgé de 23 ans, pour épouser Antoinette Dantin de Saint-Martin-du-Touch. Celui-ci est menuisier. En effet, il ne suffit pas de savoir ouvrir et fermer les portes d'une écluse, il s'avère souvent nécessaire de les réparer au plus vite.

Dès juillet 1691, les propriétaires du canal recommandent : «l'hor qu'il sera besoin de prendre des gardes-écluses l'on préférera les maçons et les charpentiers aux simples manœuvres».



Maison de l'éclusier au "Béarnais" (Archives du Canal)

L'organisation en régie imaginée par Riquet et ses descendants fait que chacun, quelle que soit la place qu'il occupe dans la hiérarchie, surveillant les autres et

apportant ses remarques sur les ouvrages d'art ou les francs-bords, contribue au bon fonctionnement et au bon entretien du Canal de Languedoc.

Le Comte de Caraman descendant de Jean-Mathias fils aîné de Riquet (Pierre-Paul, le second fils est décédé sans postérité), respecte tous les employés car c'est de tous que dépend le canal qui exige une attention journalière. Il écrit en février 1776 (Archives du Canal, liasse 811, pièce n°3) : «Trois sortes de caractère sont sûrement à rejeter dans la régie du canal, les gens avantageux, ceux d'une probité suspecte et les paresseux. Dès qu'un sujet qui se propose pour être employé est de bonnes mœurs, d'une santé vigoureuse et qu'il a de la bonne volonté; il est propre à rendre de très bons services ; il ne faut plus que le bien instruire, lui passer les premières fautes, le menacer aux secondes et le révoquer aux troisièmes avec les formes les plus capables d'adoucir sa disgrâce...»

Il s'attache à perpétuer les emplois dans les familles des premiers employés, «les regardant comme associés à une entreprise au succès de laquelle ils prêtent à leur tour le zèle d'un intérêt personnel et héréditaire». Il a pleinement réussi avec les Rouy blagnacais !

Dans le même esprit, il déclare qu'il faut s'intéresser aux malheurs, aux enfants (...) des employés «car on ne peut remplir des devoirs de cette importance si l'on a du chagrin qui distrait des affaires». Il faut «tenir les employés dans ce calme heureux qui laisse à l'esprit toutes ses facultés...»

Malgré les divers changements essayés à partir de la Révolution, on n'a jamais trouvé à remplacer ce système avantageux, productif et sûr.

Le Comte de Caraman donne des conseils pour embaucher les employés, pour les garder dans l'intérêt général, mais en plus il définit le travail de chacun. Outre les portes en bois des écluses, l'éclusier doit «entretenir soigneusement les maçonneries (...) balayer (...) enlever les ordures, les herbes (...) ne pas planter des arbres à moins de trois toises de distance des maçonneries à cause des racines...»

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les instructions sont reprises et même complétées (Archives du canal, liasse 814, pièce n°56) : «Les éclusiers doivent savoir lire et écrire afin de pouvoir dresser un procès-verbal. Ils sont chargés de l'entretien de propreté de l'écluse, qu'ils doivent manœuvrer jour et nuit ; ils sont tenus sous peine d'amende de se présenter en uniforme au passage de la Barque de Poste».

Après la Révolution, la livrée royale laisse la place à un uniforme de couleur bleue, aux boutons dorés portant l'inscription «Canal du Midi» entourée de feuillage.

Depuis les débuts de la navigation, l'éclusier est logé, habillé et a un petit jardin attenant à sa maison.

Sous la royauté avec les descendants de Riquet, sous la Révolution ou sous l'Empire, les éclusiers (et les autres) ont prêté serment car sans cela, pense-t-on, «la surveillance (...) ne peut pas être efficace et la conservation du canal n'est pas garantie». (Archives du Canal - liasse 836)

Lorsque les seigneurs propriétaires du canal accordent la «commission» d'un emploi haut placé comme receveur ou contrôleur ou subalterne comme garde-écluse, l'employé ainsi recruté «la main mise sur le Saint Evangile» doit «promettre et jurer» de bien effectuer son travail. C'est ce que fait, par exemple, Antoine Rouy le 23 décembre 1768, nommé garde-écluse au Béarnais, devant M. Campistron, juge de la Chatellerie du canal. (Archives du Canal - liasse 836)

Lorsque la République est proclamée et que le Canal devenu «bien national» n'appartient plus à "l'émigré Caraman un «certificat de civisme» est exigé de tous les employés depuis la loi du 5 février 1793. La Direction de la Régie nationale le rappelle le 25 juillet 1793 au «Citoyen Pin, Directeur Général du Canal à Toulouse» : «Les salariés des deniers de la République sont assujettis à reporter un certificat de civisme, aucun employé n'en est exempt. Directeur, receveur, visiteurs, contrôleurs, gardes, éclusiers, chacun doit justifier de ses vertus civiques par un certificat authentique délivré par la municipalité du lieu de résidence visé par le district du département à peine de perdre sa place...»

Dans sa réponse le citoyen Joly, directeur de la régie nationale à Toulouse fait remarquer «que dans certaines écluses par le principe d'humanité de l'ancienne régie, on y a laissé la veuve et les enfants...» et il demande s'il doit exiger «le certificat de civisme de ces femmes (...) ou les déplacer : l'humanité répugne à cette dernière mesure». Nous ignorons si «l'humanité» a prévalu.

Sous l'Empire, les employés «la main levée à Dieu jurent obéissance aux constitutions de l'Empire et fidélité à l'Empereur comme aussi remplir avec zèle et probité les fonctions qui [leur] sont confiées». (Archives du Canal - toujours liasse 836)

Sous Louis-Philippe, les employés continuent à prêter serment. «Le Sieur François Debax (dont nous avons déjà parlé) nommé par la Compagnie propriétaire, éclusier à l'écluse du Béarnais avec traitement fixe de deux cent soixante francs à dater du 10 mars 1835» est assermenté «devant le tribunal de première instance de Toulouse le 7 octobre 1840». (Archives du Canal - Registre du personnel de 1774 à 1847)

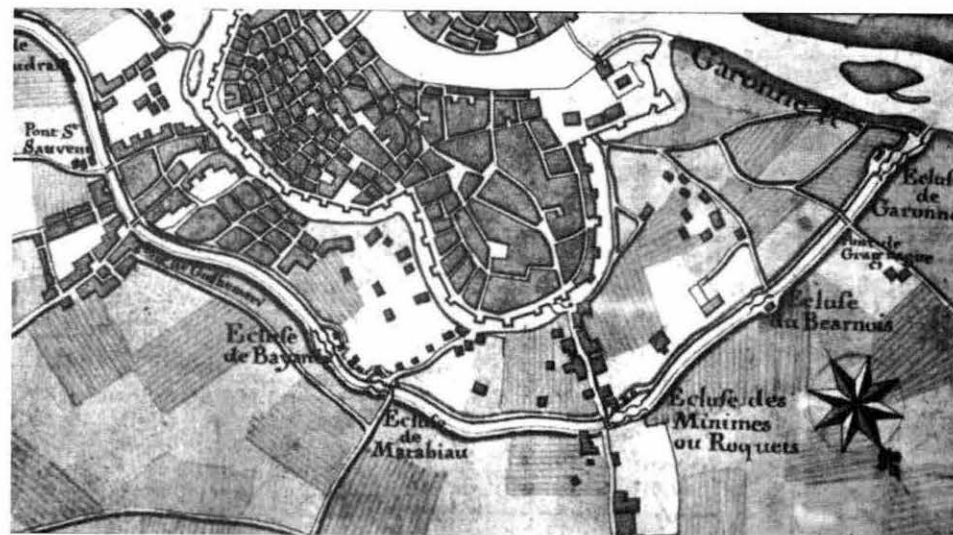
### Les gardes ambulants

Appartenant à la «partie art» opposée à la «partie perception», les gardes

ambulants se placent juste au-dessus des éclusiers dans la hiérarchie et doivent surveiller plusieurs écluses : ce qui explique leur nom.

Au moins un Blagnacais a exercé cette fonction. Bernard Guimbaud, cordonnier, né le 21 janvier 1738 à Blagnac, marié à Magdeleine Miquel, fille de Pierre et Marie Comere, le 5 février 1765, père de trois enfants : Arnaud né le 23 octobre 1765, Jeanne le 28 septembre 1768 et Françoise le 20 août 1777, ancêtre indirect du docteur François Honoré Guimbaud (voir notre revue numéro 14, page 26) est nommé garde ambulant le 1er septembre 1793. Il est mentionné aussi (Archives du Canal - liasse 826 pièce n°22) dans les employés subalternes en tant que «garde à bandoulière», il est précisé qu'il «habite à l'Embouchure avec sa femme et ses enfants» et détail amusant qu'il possède «un petit cochon nourrisson». Le texte de sa nomination (Archives du Canal - Registre du personnel) est intéressant pour la connaissance de son travail et nous nous permettons de le reproduire.

«Nous Directeur des domaines nationaux pleinement instruit des bonne vie, mœurs et civisme du citoyen Bernard Guimbaud natif de Blagnac âgé de 50 ans, l'avons commis et commetons pour tout le temps qu'il remplira son devoir, garde du canal de communications des mers logé dans une des maisons affectées à son employ auprès de l'embouchure de la Garonne où il fera sa résidence sous les



Partie du Canal surveillée par B. Guimbaud : de «La Garonne à Bayard»  
(Plan du XVIII<sup>e</sup> S. Archives du Canal)

ordres du directeur général du dit canal, du vice-directeur et du contrôleur de l'Embouchure pour ce qui le concerne, veiller à la sûreté et conservation des ouvrages depuis l'embouchure de la Garonne jusqu'à l'écluse de Bayard.

Le dit Guimbaud veillera en conséquence à la garde et conservation des francs-bords, bâtisses, charpentes, épis, chaussées et autres ouvrages de la partie du canal qui est confiée à sa garde, il empêchera toutes personnes que ce soit, employés ou autre, sous quelques prétextes que ce puissent être, de couper des arbres et arbustes (...) il empêchera les dégradations qu'on pourrait faire aux francs-bords (...), il s'opposera aux entreprises de la pêche et de la coupe des herbes qui croissent sur les francs-bords par toute personne autre que les fermiers (...), il veillera attentivement à ce que les barques et bateaux qui séjournent dans le port de l'Embouchure soient rangés de manière qu'ils n'interceptent point le cours de la navigation descente et montée de l'Embouchure surtout dans le bassin Bas où la grande quantité des petits bateaux souvent occasionnent des naufrages.

Les radeaux qui viennent de la Garonne (...) sont ordinairement trop larges (...); il en donnera avis au contrôleur de l'Embouchure et fera démonter et retirer le radeau afin qu'il ne cause pas de dommages aux Portes de cette écluse. Lorsqu'il trouvera des radeaux flottant et voguant dans la canal sans être amarrés, même des pièces de bois, il les fera retirer et mettre en un lieu de sûreté à l'Ecluse du Béarnais à la charge du garde-écluse afin d'en connaître le propriétaire pour payer des dommages et les frais (...), si le cas l'exige et lorsque la grande quantité de petits bateaux de Garonne gênent les mouvements du port (...) il les fera placer dans la branche du canal dite de Saint-Pierre. Il empêchera les querelles qui s'élèvent entre les patrons et les portefaix, il aura attention qu'on ne mette aucun cheval sous le hangar et de le faire tenir propre afin qu'on puisse y entreposer les marchandises sans dégâts et pezer celles qu'on a besoin de reconnaître, il empêchera qu'aucun mendiant ne s'en approche ni s'y retire pendant la nuit afin d'éviter qu'on ne commette aucun vol ; il veillera aussi à ce que les patrons ne commettent aucune fraude, ni chargement ni déchargement furtifs, dans ce cas il en donnera avis au contrôleur de l'Embouchure qu'il aidera dans la visite des barques et à pezer les marchandises. Il empêchera aussi que les patrons dits de Garonne déposent leur long gouvernail sur les chemins de halage (...), il aura soin que les gardes-écluses tiennent les maçonneries et les charpentes de leur écluse bien nettes et qu'ils en arrachent les petites herbes qui y croissent journellement. Lors des crues de la Garonne il aura attention que les portes du

milieu et basses de cette écluse soient ouvertes et crochetées ainsi que pendant les pluies afin que le garde-écluse obligé d'ouvrir les quatre vannes de la porte de tête pour éviter les submersions d'eau ne cause dommage aux portes inférieures.

Enfin, le dit Guimbaud fera deux tournées au moins tous les huit jours depuis l'Ecluse de Garonne jusqu'à celle de Bayard. Il prètera serment devant le tribunal du district, il dressera procès-verbal des délits et dégradations qu'il nous rapportera et il en instruira les Directeurs du dit canal.

Le dit Guimbaud jouira à compter de ce jour de 48 livres par mois pour ses gages (...) payées mois par mois terme échu par le receveur du canal au bureau du port Saint-Etienne de Toulouse...» signé Joly.

Bernard Guimbaud prête serment «la main levée à Dieu», il promet et jure «d'être fidèle à la Nation et à la loi, de maintenir la liberté et l'égalité (...), de protéger les personnes et les propriétés et de remplir avec zèle, exactitude et fidélité ses fonctions de garde du Canal...»

Un garde ambulant, comme Bernard Guimbaud, a une résidence fixe, mais doit se déplacer pour veiller à l'entretien et à la bonne marche des écluses qui lui sont confiées. Toutes ses tâches sont nettement définies, tous les cas sont envisagés :



A l'écluse Matabiau vers 1905

bateaux, radeaux, chevaux, querelles diverses et même sa conduite face aux mendiants, voleurs, fraudeurs qui, hélas existent déjà.

Les écluses, en particulier celle de l'Embouchure soumise aux caprices de la Garonne demandent vigilance et soin en ce qui concerne la maçonnerie des bajoyers ou du radier et surtout les portes dont l'étanchéité est capitale. Les herbes qui croissent sur ces écluses (et même dans le canal) représentent un gros problème à résoudre presque journallement tandis que le plus grand respect doit entourer les plantations qui consolident les francs-bords.

### *Déclin et nouvelle vocation*

En 1810, le canal du Midi passe sous le contrôle des actionnaires de la «Compagnie Générale du canal du Midi». En 1823, les descendants de Pierre-Paul Riquet, dépossédés à la Révolution, récupèrent une partie de leurs biens qu'ils perdent à nouveau et définitivement en 1858 quand la «Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du Canal Latéral à la Garonne» exploite le canal. Enfin, en 1898, celui-ci devient la propriété de l'Etat.

Paradoxalement, c'est au moment de son apogée que le déclin du Canal va s'amorcer. En cette première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle le tonnage des marchandises transportées ne cesse d'augmenter et dès 1845, les voyageurs effectuent le trajet de Toulouse à l'étang de Thau en trente-six heures seulement. Mais la concurrence du train est implacable et programme inexorablement la fin du trafic sur la voie d'eau.

Le chemin de fer aura moins d'influence sur les autres canaux français, car, mis «aux normes Freycinet» (ingénieur et homme politique né à Foix en 1828, décédé à Paris en 1923), ils permettent le passage de bateaux portant 350 tonnes grâce à leurs écluses de 38,50 mètres de longueur.

Pourtant, le Canal du Midi, joue encore un rôle économique : depuis une cinquantaine d'années il fournit et transporte l'eau d'irrigation bénéfique à l'agriculture. Les barques ont disparu, mais les bateaux de plaisance de plus en plus nombreux donnent à l'œuvre de Riquet une nouvelle jeunesse. Près de Béziers, sa ville natale, l'ouvrage le plus spectaculaire - les écluses de Fonserannes - voit passer plus de 10.000 bateaux de tourisme par an. Ceux-ci circulent surtout de Castelnaudary à Agde.



Les écluses de Fonserannes aujourd'hui.

Sur les pierres de Naurouze, l'obélisque érigé par ses héritiers de 1825 à 1827 et, près du canal, en haut des Allées Jean Jaurès à Toulouse, sa statue sculptée par Griffoul-Dorval en 1853, honorent Riquet dans notre région. A Blagnac, une «minuscule» rue porte son nom.

Notre ville a oublié que des Blagnacais ont navigué sur le canal, ont foulé le

sol des entrepôts, des magasins, des écuries, des granges, des auberges, peut-être même des moulins ou des chapelles jalonnant cette voie d'eau, ont ouvert et fermé des portes d'écluse, ont participé à la construction et à l'entretien des ouvrages d'art visibles de nos jours encore.

Si le canal qualifié de «Merveille de l'Europe» par Vauban, qui aurait tant voulu en être l'auteur, appartient aujourd'hui à l'Humanité toute entière, c'est «un peu» grâce à tous ces Blagnacais dont nous avons évoqué le souvenir. Que ces quelques pages leur rendent hommage !

Suzanne BERET

Mars 1998

## SOURCES

- ARCHIVES MUNICIPALES DE BLAGNAC  
Registres paroissiaux  
Etat Civil
- ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE LA HAUTE-GARONNE  
GG 628-654-655  
3E 3406  
3E19973  
C1111
- ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE L'AUDE  
Série 4E 397/111
- ARCHIVES DU CANAL  
Registre du personnel : de 1774 à 1847  
Liasses : 14, 147, 168, 713 à 720, 732, 811 à 817, 826, 831, 836, 956, 1059



## BIBLIOGRAPHIE

- «Canal Royal de Languedoc» ouvrage collectif, Toulouse, Editions Loubatières, 1992
- «Toulouse, la ville au XVIII<sup>e</sup> siècle» - catalogue de l'exposition de 1985 organisée par le Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'Environnement et l'Ecole d'Architecture.
- D'ANTIN DE VAILLAC (Arnaud), «Connaissance du canal du Midi», Paris, Editions France-Empire 1997
- BEAUDOUIN (François), «La navigation et les bateaux sur le canal du Midi», Les Cahiers du Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine
- BERGASSE (Jean-Denis), avec la collaboration de divers auteurs - 4 tomes
  - «Pierre-Paul Riquet et le canal du Midi dans les arts et la littérature».
  - «Le canal du Midi, trois siècles de batellerie et de voyages».
  - «Le canal du Midi, des siècles d'aventure humaine».
  - «Le canal du Midi, grands moments et grands sites», Millau, Imp. Maury 1982-1985
- BLAQUIERE (Henri), de FONT-REAULX (Anne), «Documents sur le canal des deux mers et la politique de Colbert en Languedoc», Toulouse, Imp. CRDP 1967
- CARAMAN (G. de), «Guide du voyageur sur le canal du Midi et ses embranchements et les canaux des étangs de Beaucaire», Toulouse 1836
- DESTREM (Louis), «Le canal du midi et le canal latéral à la Garonne», Editions du Chêne 1996
- GERARD (Pierre), «Le voyage de Thomas Jefferson sur le canal du midi», Toulouse, Editions Loubatières 1995
- HUGON DE SCOEUX (Jeanne), «Le chemin qui marche», Toulouse, Editions Loubatières 1994
- LAROSE (Georges), «Patrons de barque, patrons bateliers et fin d'une aventure humaine», Cahors 1996
- LE SUEUR (Bernard), «Batelleries, et bateliers de France, Histoire illustrée de la navigation intérieure», Le Côtéau, Editions Horvath
- MAISTRE (André), «Le canal des deux mers, canal royal de Languedoc 1666-1810», Toulouse, Editions Privat 1968
- MORAND (Jacques), «Le canal du Midi et Pierre-Paul Riquet», Edisud 1993
- VERDUZAN (Raymond de ), «Une place Andréossi à Toulouse», L'Autre Juin 1995.

*Je remercie infiniment :*

*Madame Bernadette SUAUI, conservatrice en chef du patrimoine, directrice des services d'archives de la Haute-Garonne ;  
Madame Mireille BRIERE, et Monsieur Gérard ROCHE des Voies Navigables de France ;  
Monsieur Samuel VANNIER, ainsi que Monsieur Michel ADGE d'Agde et Madame Luce TEISSEIRE de Carcassonne.  
sans lesquels je n'aurais pas pu écrire cet article..*