

Les DANGERS de la NAVIGATION et les NAUFRAGES

Extrait de l'exposition « *Le Tarn et les villemuriens* »

13 juillet- 30 septembre 2018

Les marins, les patrons et les maîtres de bateau qui naviguent quotidiennement sur le Tarn, s'exposent sans cesse aux caprices et pièges de la rivière. Les eaux du Tarn règlent la navigation : en période de crues ou d'étiage pas de navigation possible. L'autre souci des marins était le passage des passelis, opération toujours délicate.

Les pièges sont nombreux tout au long du parcours sur le Tarn et la Garonne, et l'arrivée au port de Bordeaux est redoutable en raison du trafic.

Les archives communales et celles de la Gironde nous éclairent sur les incidents et naufrages rencontrés par les marins :

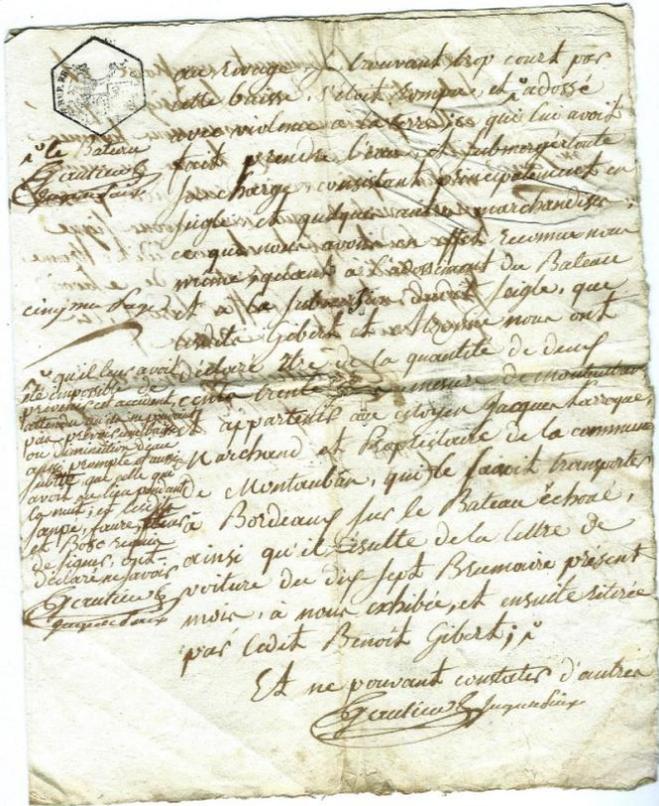
Le 11 mai 1754, la gabarre de **Pierre Sabatié** maître de bateau à Villemur part de Gaillac manœuvrée par lui-même. Il embarque 60 setiers de blé, 7 setiers de « menus grains », 12 tonneaux, 2 barils de vin rouge. Deux jours plus tard, le bateau rate l'approche du passelis ouvert dans la digue de Lagarde, entre Montauban et Moissac, et fait naufrage. (1)

Le 28 février 1779, à Lisle-sur-Tarn, **Jean Gibert**, maître de bateau de Villemur lève l'ancre pour Bordeaux. À bord il y a 160 barils de minot, 2000 à 3000 bouteilles de verre vides. Le 8 mars 1779, à Bordeaux, un « chasse marée » (2) percute le bateau qui allait à la rame. Il coule en un instant.

Adieu bateau, bouteilles, par contre les barils sont récupérés. (1)

Jean Duran, maître de bateau à Villemur est venu le 22 juillet 1762 avec deux bateaux charger à Gaillac 8000 bouteilles vides et 2 ballots de peaux pour Bordeaux. Le 26 au soir le convoi fait halte devant Corbarieu près de Montauban. L'équipage s'installe à bord. Pendant la nuit, un « mal intentionné » coupe les amarres. Les gabarres livrées à elles-mêmes, poussées par le courant s'engouffrent dans le passelis : mauvais réveil pour l'équipage ! L'une des embarcations s'en tire, l'autre coule ... 1400 bouteilles restent au fond ainsi que les ballots de peaux. (1)

« Le 12 octobre 1810, le **sieur Bénech**, patron du bateau nommé le « Mordieu » de Villemur, de 15 tonneaux, avec 4 hommes d'équipage, chargé de 100 litres de sel... pour le compte d(u) (sieur) **Plancade** de Montauban. Ce matin vers 2 heures il était mouillé vis-à-vis du port St-Jean à marée basse, et a reçu un coup de vent parti du nord qui a fait heurter les piquets plantés à cet endroit de la rivière, qui lui ont causé une si terrible commotion qu'il s'est enfoncé tout de suite, malgré ce qu'ils ont pu faire pour éviter ce mal. Ont comparus les témoins, **Mathieu Durand** natif de Villemur, **Gibert père et fils** du même lieu, lesquels après lecture à eux faite du présent rapport ont affirmé l'exactitude du rapport de **Bénech**. » (3)



À la même époque, les autorités compétentes de Montauban accompagnées du greffier **Jean-Pierre Delbreil**, se déplacent au Port de Toile (sur la rive droite en face de Villebourbon) pour constater l'échouage d'un bateau « d'environ quatorze mètres, presque contigu à un autre bateau chargé de charbon de terre ». Ce bateau chargé de seigle appartient aux villemuriens **Gibert et Alzonne**. Suite à une baisse subite du niveau de l'eau pendant la nuit, l'amarre a rompu et le bateau a pris l'eau. La cargaison de seigle en partance pour Bordeaux, appartenait au marchand **Jacques Larroque** de Montauban. (3)

Ci-contre : Extrait du rapport sur l'avarie du bateau **Gibert / Alzonne** au Port de Toile à Montauban

Ainsi, après chaque naufrage, une déclaration chez le notaire et chez le juge par le maître de bateau, officialise auprès des commerçants ou négociants la perte de la cargaison dans le Tarn et l'échec du voyage en précisant que l'accident était imparable. Les déclarations des témoins (maître de bateau, pilote et matelots) précisent qu'ils se sont activés pour sauver la marchandise même parfois le meunier voisin qui a prêté sa barque et tout ce qui a été retiré de l'eau gît sur la berge. Ainsi le négociant ou son agent pourra constater de visu que rien n'a été épargné pour sauver leurs biens.

Souvent les sauveteurs qui ont assisté à la scène profitent de l'aubaine pour saisir une barrique qui flotte, une pièce d'étoffe, un baril de minot...ce qui permettra de nourrir la famille dans ces temps de misère. C'est pour eux la providence qui passe sur la rivière.

Il y a, hélas, aussi des actions de pillage qui vont jusqu'à la prise à l'abordage des gabarres venues de riches terres à blé qu'étaient les confins du Bas Quercy ou de l'Albigeois. (4)

Le naufrage c'est l'échec d'une opération commerciale et parfois la mort des marins. Il faut établir l'identité de ceux que l'eau a rendus, alignés le long de la grève, avant de leur donner une sépulture chrétienne à laquelle ils ont droit.

Le dernier naufrage connu est celui du « Triomphant » péniche à vapeur affrétée par Antoine Brusson en 1918. « Le Triomphant », chargé de charbon, obéissant mal à son pilote manqua l'entrée de l'écluse et s'écrasa sur la chaussée des Derrocades, en aval de Villemur. Ce naufrage ne fit aucune victime.

Notes :

- (1). Fonds des Eaux et Forêts de Guienne, police des cours d'eau. AD 33
« le Tarn mémoire de l'eau, mémoires des hommes » Editions Belle Page, p.99.
- (2) Petit bâtiment côtier ponté, à deux ou trois mâts, servant au cabotage ou au transport de la marée.
- (3) Extrait des registres de déclaration d'avaries déposées au greffe du tribunal de Commerce de Bordeaux. Archives communales de Villemur.
- (4) « le Tarn mémoire de l'eau, mémoires des hommes » Editions Belle Page, p.98.