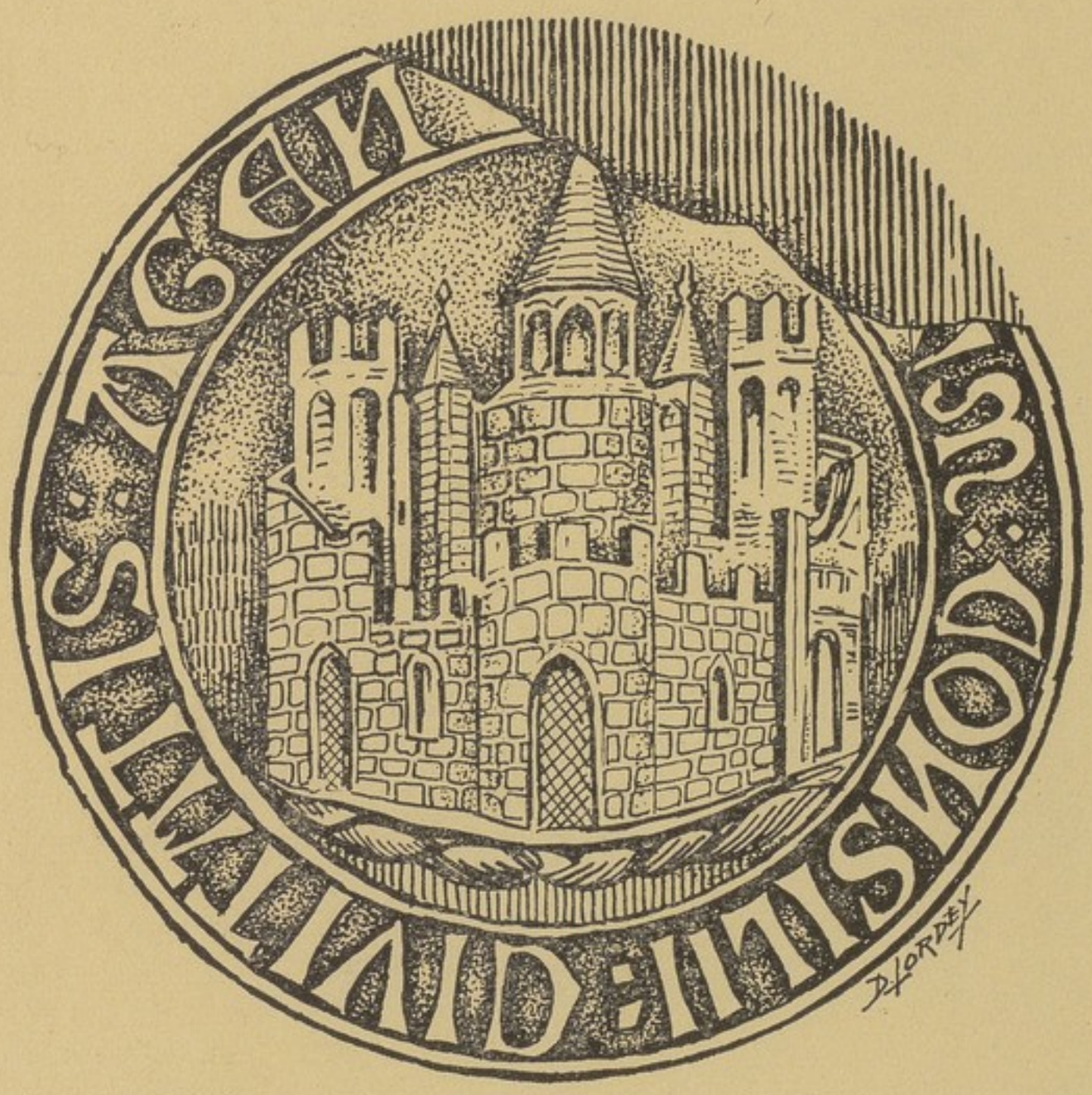
105e année — No 1 Janvier-Mars 1978

REVUE DE L'AGENAIS



BULLETIN TRIMESTRIEL DE LA

Société Académique d'Agen

9, boulevard de la République

Imprimerie J. OWEN - Nérac

Source gallica.bnf.fr / Académie des Sciences

Recherches sur la navigation et les gens de rivière à Clairac aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles

Sur la rive droite du Lot, et à 7 kilomètres environ du confluent avec la Garonne, le bourg de Clairac, cité fortifiée jusqu'au XVII^{e} siècle, a abrité, très tôt sans doute, une batellerie indispensable pour communiquer avec le haut pays, producteur de bois et de matières premières, et Bordeaux, porte ouverte sur l'océan et débouché naturel pour les produits finis et aussi les produits agricoles. Ceux-ci furent vite importants car l'abbaye bénédictine, créée autour de l'an mil, donna un nouvel essor au dévoloppement économique de la basse vallée du Lot et des coteaux qui la bordent, coteaux riches et peuplés, rivalisant aisément avec la plaine dont l'économie rurale, moins équilibrée et sujette aux débordements de la rivière en hiver et au printemps, souffrait beaucoup plus en été de la sécheresse que ces coteaux argileux-calcaires et frais dits terrefort (1).

La position près du confluent, la richesse des alentours auraient suffi à faire de Clairac un centre actif de navigation fluviale en ces temps d'autrefois où seule la voie d'eau était vraiment capable de donner naissance à un actif commerce en dehors d'exceptions rares et circonstanciées (2). La ville ayant acquis très vite une réelle importance dans la vie des campagnes d'alentour, son port put jouer le rôle de centre d'envoi mais aussi d'accueil pour les pays proches situés au nord du Lot. La batellerie clairacaise apparaît de ce fait, aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles, comme très active.

---

(1) Abbaye de Clairac (C. Cabrol, Essai sur l'histoire de la Réforme à Clairac. Coueslant à Cahors 1900.

(2) Huetz de Lamps.

Source gallica.bnf.fr / Académie des Sciences

Nous arrivons à la connaître par les minutes de notaires (3) (dont malheureusement une partie a disparu), le dénombrement des Nouveaux-convertis de 1699 (Clairac était un bourg protestant) (4), le registre d'enregistrement des mariages des protestants dressé après l'Edit de Tolérance de 1787 par le juge Lafite (5) et les registres paroissiaux de Clairac (6), pièces déposées aux archives départementales de Lot-et-Garonne. Nous leur avons ajouté les renseignements fournis par la correspondance familiale et commerciale des familles Sageran, Labat de Vivens, Borderie, Dutilh, Balguerie (7).

***

Les possibilités de la batellerie clairacaise étaient grandes car au trafic dans les moyennes et hautes vallées du Lot, elle pouvait ajouter non seulement la descente de la Garonne vers Bordeaux, mais aussi sa remontée vers Toulouse, ouvertures qui contrastent fortement avec l'absence de développement des chemins et routes dans les coteaux au nord et au sud du Lot, chemins malaisés et de plus impraticables une grande partie de l'année. Il est vrai qu'à cet égard la batellerie ne jouissait pas d'une situation extrêmement avantageuse ; par temps de sécheresse le trafic était arrêté et par grosses eaux rendu très difficile. Il était d'ailleurs périlleux. Deux exemples nous le montrent. En 1637, Pol Garganty, Chanoine du Chapitre Saint-Jean-de-Latran de Rome, seigneur-abbé de Clairac, revenant de Bordeaux au mois d'août par bateau, eut la mésaventure de faire naufrage et manquer de se noyer au moulin de Caillan rouy, près de la ville du Mas, perdant sa montre, deux plats, son assiette d'argent et plusieurs autres objets. Sans doute eut-il la chance de ne pas périr noyé. Il réclama 150 livres de réparation au batelier maladroit, peut-être victime des meuniers, qui ne paraissent pas étrangers à cette fausse manœuvre (8).

---

(3) Minutes des notaires de Clairac XVII[e] et XVIII[e] siècles. En voie de classement aux archives départementales Agen.

(4) Lucile Bourrachot. Mélanges et documents. Démographie et société dans les documents ecclésiastiques du diocèse d'Agen au XVII[e] siècle. Les Annales du Midi T.76 Avril 1964.

(5) E. supplément 2201 (archives Départementales à Agen).

(6) Archives départementales du Lot-et-Garonne, Agen. Tous les registres paroissiaux des XVII[e] et XVIII[e] siècles ont été déposés aux archives.

(7) Archives personnelles de 1695 à la fin du XVIII[e] siècle. Borderie Joseph d'avril 1751 à août 1765 et de 1765 à 1776, 1788 à 1792 — Germaine Borderie de 1767 à 1791 — Sageran 1718, 1751 à 1791 — Labat de Vivens épaves XVIII[e] — Dutilh épaves XVIII[e] siècle — Vve Bourges de Bellevignes, 1720 à 1752.

(8) Mérignac notaire septembre 1637. (A.D.).

Au mois de novembre 1752, Joseph Borderie et le fils Debès se rendant en Hollande pour y apprendre la langue et le commerce, Borderie jeune homme de 16 ans écrivit à ses parents : « Après deux jours et deux nuits d'inquiétude et de souffrance, Dieu m'a fait la grâce d'arriver à Bordeaux où je suis depuis lundi soir, nonobstant les contretemps que nous avons eu, je suis grâce à Dieu en santé, tout comme Debès, de quoi je suis extrêmement surpris, car nous avons soufferts toutes les incommodités de la vie ; nous échouâmes trois ou quatre fois et fumes obligés de mettre pied à terre et tirer la corde afin de dégager notre poste, ce qui nous a occasionné d'autant plus de retard » (9).

Les péages étaient une autre gêne pour la navigation. Les droits de péage sur le Lot à Aiguillon rapportaient en 1547, 9 livres 16 sols 6 deniers sur 22 bateaux, le péage sur la Garonne 133 livres 3 sols et 7 deniers sur 61 bateaux. Le droit était d'un sol par pipe de vin. 60 pipes de vin payaient 2 livres 10 sols au passage du Lot. 90 pipes de vin payaient 3 livres au passage de la Garonne. Les péagers abusaient de leurs droits dont ils ne respectaient pas toujours les tarifs fixés dans leurs baux et les bateliers étaient dans l'obligation, pour éviter l'escalade des abus, de les dénoncer (10).

Les bateaux utilisés par les gens de rivière sont communément désignés sous le nom de gabarres. Ainsi les frères Bonnail achètent en 1760 à Bertrand Allègre 4 bateaux avec leurs agrès, mât, gouvernail : le 1er de 40 tonneaux, le 2e de 36 tonneaux, le 3e de 20 tonneaux, le 4e de 20 tonneaux, et deux petits bateaux attachés aux grands bateaux et désignés sous le nom de gabarrots, qu'il amarre au rivage de la maison de la veuve Joyeux (maison Balguerie) sur le Lot (11).

D'autre part Pierre et Jean Bonnail vendent 6 bateaux avec leur gouvernail ; voiles, cordages (le plus grand de 24 tonneaux, le 2e de 22 tonneaux, le 3e de 18 tonneaux, le 4e de 7 tonneaux, le 5e de 7 tonneaux, le 6e qui est sur le port de Lévignac en Rouergue de 18 tonneaux) pour le montant de 800 livres (12).

Un achat plus ancien, en 1693, est le fait de Joseph Allègre qui achète de Jean Dalliès, habitant de la Roque-Bouillac, un bateau de 12 cannes de long, largeur et sole de 11 et hauteur de 7 pans. Allègre commande ce travail à façon car il nourrit le charpentier, le loge aussi pendant la construction du bateau qui sera

---

(9) Joseph Borderie Nov. 1752.
(10) E. supplément 755 (A.D.).
(11) Contrat du 22-9-1760. Grenier notaire (A.D.).
(12) Acte du 22-4-1778 pardevant Grenier (A.D.).

rendu à la ville de Cahors dans la première eau favorable, pour le prix de 200 livres (13).

Enfin, dans son contrat de mariage, Jean Fresquet, maître de bateaux, qui épouse Marie Laffargue en avril 1754, trouve un bateau de 25 tonneaux et un autre de 10 tonneaux ou 12 tonneaux, cordes, voiles, évalués 380 livres par les parents du futur époux donateurs (14). Les bateaux étaient achetés en Quercy et descendus par les bateliers dans leur propre embarcation ; ils mettaient un bateau dans l'autre et se passaient ainsi d'un second conducteur.

Apparemment, les prix de ces bateaux ne paraissent pas représenter une somme bien considérable, et il est permis de penser qu'à peu de frais on pouvait devenir maître de bateau. Dans le dépouillement des archives, il n'a pas été trouvé de système d'assurances en cas d'avaries ou de naufrage de bateau ; toutefois, dans les procès qui opposent les bateliers à leurs clients, ces derniers réclament toujours une indemnité parfois importante et représentant la valeur de la marchandise transportée. Pour devenir maître de bateaux, il ne suffisait donc pas de posséder une gabarre mais encore fallait-il avoir un certain répondant, qu'il n'a pas été possible d'évaluer.

Les bateliers Clairacais remontaient le Lot jusqu'à Entraygues, et par la Garonne jusqu'à Port-la-Nouvelle, près de Narbonne, quand fut construit le canal du Midi. Ils remontaient aussi la Baïse, allant chercher le fret aux ports les plus proches comme les plus éloignés. La descente s'effectuait jusqu'à Blaye, mais le quai des Salinières à Bordeaux était leur port d'amarre habituel. Durant les périodes d'inactivité portuaire, les bateliers ne restaient pas inactifs ; c'étaient du reste des hommes robustes et bien bâtis et ils s'employaient à d'autres travaux. Des bateliers munis de chars à bœufs, ou mulets ou chevaux, allaient chercher le fret à terre au cours de la saison sèche car en période de pluie aucun chemin n'était praticable, le sol étant très argileux et gras. Ils allaient ainsi jusqu'à Duras, Monclar, Villeréal, transportant blé, vin, eau-de-vie, prune, tabac, etc. Leurs fonctions étaient de transporter des marchandises ; ils s'en acquittaient de leur mieux, pour leur compte et celui de leurs clients, qui étaient le plus souvent des marchands ou des vignerons, c'est-à-dire des gens qui exportaient leurs produits. Certains étaient d'ailleurs propriétaires de vignes ; le cadastre de 1767 nous apprend que 14 bateliers possédaient 12 hectares

---

(13) Achat du 16 mars 1693 pardevant Fréron notaire (A.D.).
(14) Contrat du 13 avril 1754 Grenier notaire (A.D.).

de vignes (15). Propriétaires ou non, nombreux étaient ceux qui, lors des périodes de chômage, s'embauchaient auprès des bourgeois propriétaires des plus importants vignobles pour les vendanges et le béchage des vignes ; les propriétaires comptaient d'ailleurs toujours sur l'appoint de cette main d'œuvre saisonnière dont une bonne part était également fournie par des chapeliers.

Malgré l'importance de l'arrêt du 14 octobre 1499 (16) qui prohibait la descente des vins du haut pays et dont il faut croire que l'application ne fut pas des plus rigoureuse, contrairement à ce que l'on écrit communément, c'est autour de la Noël que l'activité portuaire était la plus intense. A cette époque, il fallait se presser d'envoyer les vins, comme par exemple en 1624, année où la veuve Lavau fit conduire deux barriques à la rivière du Lot, distante de 1.500 mètres environ de son vignoble, par deux hommes et deux boyers ; ces derniers nourris, il lui en coûtait 16 sols (17). Au milieu du XVIII[e] siècle la pénurie de manœuvres et le très mauvais état des chemins fit monter ce prix jusqu'à 3 livres durant l'hiver rigoureux de 1756 (18). Cette même année le fret d'un tonneau de vin chargé de Bordeaux pour la Hollande coûtait 18 livres et le port d'une vache de Nantes à Clairac par le bateau de Daniel Cassagne, 9 livres, en juin 1770 (19).

Il fallait deux à trois jours pour descendre à Bordeaux ; Monsieur Sageran, bouregois-vigneron de Clairac, annonce à son frère négociant à Bordeaux, le 11 janvier 1753 « — nous chargerons nos vins lundi, j'espère qu'ils seront à Bordeaux mercredi ou jeudi au plus tard, notre batelier est vigilant de ses bateaux » (20). Le bateau à peine chargé, l'expéditeur écrivait au destinataire une lettre commençant par cette annonce « A la garde de Dieu et conduite de N. maître de bateau de Clairac, il vous plaira de recevoir... ». Parfois les lettres, pour des raisons faciles à comprendre, prennent un ton personnel, ainsi Mademoiselle Borderie de Bourgade, qui fait valoir son vignoble de Béziat, annonce à son frère négociant à Bordeaux « — tu peux compter sur 17 barriques ; nous attendons Chaudruc, maître de bateaux ; nous ferons porter le vin demain 21 décembre 1774 » (21).

Les vignerons, comme les marchands, n'avaient pas de trans-

---

(15) C. Martin - Vignobles et vins d'Aquitaine. Les structures foncières et sociales du vignoble de Clairac en 1767. Bordeaux, Biscaye, 1970, page 169.
(16) E. supplément 2212 (A.D.).
(17) Comptes de tutelle Lavau. (archives personnelles).
(18) E. supplément 2083. Et lettres Sageran 1756.
(19) Joseph Borderie. correspondance.
(20) Pierre Sageran, correspondance. archives personnelles.
(21) Germaine Borderie. correspondance.

porteurs attitrés ; ils changeaient souvent de bateliers. C'est qu'à bord des bateaux il y avait souvent du coulage. Toutes les correspondances le mentionnent comme un véritable fléau. Pour le conjurer, les vignerons et les marchands finirent par faire enchasser la barrique pleine dans une autre qui fallait défoncer pour mettre en perce la barrique pleine. En 1758, Monsieur Borderie de Bourgade, bourgeois de Clairac, utilisait non point des bateliers de Clairac, mais ceux du port de Monheurt sur la Garonne. Malgré cela en 1761, Monsieur Boé, de la maison Teysset de Bordeaux, lui remontrait : « — nous avons reçu les cinq tonneaux 1/8° blanc ou rouge, le coulage est extrêmement grand, il n'y a eu de votre dernière barrique que 3 pots de reste. Nous avons reçu d'autres vins de Clairac où il n'y a pas eu la moitié tant de coulage » — et dans une lettre suivante il mentionne « — Je vous dirai qu'on n'a pas fait payer le coulage de votre vin au batelier, il n'était pas assez considérable pour entrer en procès avec lui » — c'est presque tous les ans la même chose et pourtant, vous préférez ces gens à ceux de l'endroit qui sûrement ne pourraient pas vous traiter plus mal » — (22). Ceci donne à penser que les propriétaires qui accusaient toujours les bateliers du coulage étaient peut-être les premiers à ne pas toujours bien remplir leurs barriques. C'est aussi ce qui arriva à M. Sageran le courtier ; en 1728, M. Pawin négociant à Bordeaux lui écrivait : « — les barriques que vous m'avez adressé sont moitié vides, le batelier l'a dit pour qu'on ne lui fit pas la peine pour couvrir sa friponnerie, Messieurs vos fils ne doivent point lui payer la voiture avant de s'être éclairci sur ce chef, car il est certain, qu'il s'est trouvé 3 barriques du meilleur vin à demi vides et quand on questionna le batelier en présence de votre fils aîné, je vous dis que le propriétaire ne les avait pas rempli et que vous le saviez, sur quoi, j'étais tranquille comptant que vous le déduirez au propriétaire car le coulage fut d'ailleurs très grand de ce même bateau ; enfin cette perte est très douloureuse pour moi » (23).

Les vins n'étaient pas les seuls produits objets de l'activité de la batellerie clairacaise. Il s'exportait également de Clairac vers Bordeaux des marchandises légères et fragiles, volailles vivantes, œufs, pots de confit de porc, d'oie et de dinde, banastes de fruits verts, caissons et barriques de fruits secs (figues, abricots, raisins), nombre de ces derniers réclamés au XVIII[e] siècle par les émigrés protestants (24). A l'importation, il faut noter, venant du haut

---

(22) Correspondance Boé de 1753 à 1761. Archives personnelles.
(23) Idem.
(24) Lettres Vve Bourges de Bellevignes, réfugiée à La Haye. 1752. archives personnelles.

pays, le bois d'œuvre et de chauffage, le charbon de Decazeville, les châtaignes du Quercy ; depuis l'aval et principalement de Bordeaux : les huiles et produits coloniaux, les poissons salés, la morue verte, les poteries, étoffes, quincaillerie, produits alimentaires et aussi le sel très important (l'importante famille des Balguerie tenait la ferme générale du sel). A côté des vins et du sel sont particulièrement notables les eaux-de-vie, tabacs (au XVII[e] siècle), pierres à bâtir, merrains de chêne et de châtaigniers. De nombreux contrats mentionnent ces derniers, et dans des directions très diverses. En 1644, Jean Bachan, Pierre Lafargue et Maréchal s'associent pour l'achat de 16 milliers de merrains pardevant Cartier, notaire de Montréal en Languedoc (25). Mais en 1650 c'est à Pierre Troussel, marchand de Cahors, qu'un tonnelier Clairacais achète 2 milliers de merrains bons et marchands, sans aubier, dont la moitié à eau-de-vie au prix total de 240 livres (26). En 1666, trois marchands de Clairac s'associent pour acheter à Jean Héliès marchand de Laroque-Bouillac en Rouergue, la charge de deux bateaux de merrains, la moitié pour faire des barriques à loger le vin et l'autre moitié pour des barriques à eau-de-vie. L'un des bateaux, de 10 à 12 milliers de merrains, l'autre de 6 à 7 milliers, pour le prix de 120 livres (27). En 1763, Bonnail tonnelier, achète de Guillaume Escudié, marchand de merrains de Saint-Bastien en Rouergue 3 milliers de merrains de 5 pans le long mesure de Laroque-Bouillac pour chaque douelle. Le prix est fixé à 1.170 livres à raison de 390 livres le millier (28). Pierre Douzon et David Jatz, tonneliers achètent de Pierre de Réaux, de Laroque-Bouillac 3 milliers de merrains de chêne à eau-de-vie et un millier pour barriques de châtaigniers avec la fonsaille et le tout de recepte suivant leur âge, livrables en mai prochain et si possible à la première descente ; 500 livres les merrains de chêne, et 190 livres les merrains de châtaigniers, prix au millier (29). Douzon, tonnelier, achète en 1771 à un marchand de Bouillac, mille merrains à eau-de-vie de bois de chêne de 45 pouces de long déchargés à Clairac pour le prix de 400 livres (30). Enfin François Denys avait acheté en 1628 d'Antoine Pélissier de Verteuil, un millier de merrains de futaille en bois blanc, 67 livres et demie, rendu au port de Fauguerolles, le premier mars suivant (31).

L'importance du trafic intéressant la pierre à bâtir s'explique

---

(25) Achat du 23-8-1644 Fréron notaire. A.D.
(26) Oblige du 4-12-1650 pardevant Méric notaire. A.D.
(27) Acte du 19-11-1665 Fréron notaire (A.D.).
(28) Acte du 18-6-1763 Grenier notaire - A.D.
(29) Acte du 30-7-1774 Grenier notaire - A.D.
(30) Achat du 2 juin 1771 Grenier notaire - A.D.
(31) Oblige du 28-7-1628 Caussines notaire - A.D.

à la fois par la présence des nombreux moulins, grands consommateurs pour leurs barrages, et d'importantes carrières près de Clairac (Lacépède, Laparade) ou en amont (Condat) et en aval (Tabord territoire de Clairac). Par exemple, Pierre Saffin, achète 100 cannes de pierres à des traceurs de Lacépède au mois d'avril 1700, qui doivent lui être livrées en août au prix de 31 livres la canne. Les traceurs descendront la pierre au moulin de Saffin situé aux confins du territoire de Clairac et de Laparade, jusqu'au chemin bordant le Lot (32). En 1767, Jean-Jacques Crébessac-Bellerive négociant de Longueville faubourg batelier de Clairac, avait passé contrat avec Arnaud Dantin, traceur des Rocqs de Pélagat, en aval, pour livrer au port de Laguhâ ou des Rocqs 19 cannes de pierres-moellons venant de la carrière du Pech-de-Berre, de bonne qualité, 6 cannes d'ici juillet et 6 cannes l'année suivante (33). Au début du XVII[e] siècle, des traceurs de pierres de Lacépède avaient fait une fourniture pour la construction du château du Sendat, aux portes de Casteljaloux, avec transport par des Clairacais.

Considérons enfin le rôle important, et prouvé par de nombreux contrats, du tabac au XVII[e] siècle, source d'ailleurs de relations commerciales lointaines puisqu'on constate en 1638 l'arrivée de marchands de Marseille : Cyprien Renaud vient acheter à Pierre Caubet 30 quintaux de tabac pour le prix rendu au port de Toulouse de 150 livres (34). En 1645, c'est Antoine Siby, marchand marseillais qui achète 8 quintaux 33 livres de tabac à raison de 14 livres le quintal de la veuve de Salomon Pauzie, pour un montant de 131 livres 10 sols 8 deniers (35). Puis Bernard Martin, marchand batelier de la ville d'Agen, loue son bateau à Honoré Laugié, marchand de Toulouse pour porter de Clairac à Toulouse 4 barriques de tabac pour le prix de 16 livres, en 1662 (36). D'autre part, de Bordeaux et Bayonne, Miquel Lopez, marchand portugais vient en 1654 affréter le bateau de Daniel Lavau pour porter 180 balles de tabac en feuilles et 4 barriques de tabac livrables à son entrepôt de Tonneins. Le même achète encore 12 quintaux de tabac de la première feuille à mettre en poudre (37). Jean Mendès-Peixotto était venu lui aussi en 1651 faire l'achat de tabac qu'il fit entreposer à Castelsarrasin. Le cas le plus intéressant, concernant le tabac, se situe à l'extrême fin du siècle (38). En 1699, Jean Sageran

---

(32) Achat du 25 avril 1700 Fréron notaire - A.D.
(33) Oblige du 13 mars 1767 Grenier notaire - A.D.
(34) Accord de Juin 1638 Dumas notaire A.D. (Fait suite à un acte pour plantation de tabac de l'année précédente.
(35) Sommation du 3-3-1645 Fréron notaire - A.D.
(36) Acte du 4-12-1662 Fréron notaire - A.D.
(37) Acte du 22 janvier 1654 Fréron notaire - A.D.
(38) Vente du 7-8-1651 Dubosc notaire - A.D.

l'aîné bouregois et marchand de Clairac qui se trouve être l'un des plus anciens négociants en tabacs se décharge de tous ses tabacs communs et express, comme de ceux de Marseille, en général de moins bonne qualité, qui se vendront en Italie. Il vend pour 7.000 livres de tabac pour l'Italie à un marchand Italien, au prix de 12 à 14 livres le quintal, mais comme l'acheteur n'a pas toute la somme, la caution de M. Sageran sera l'Abbé Luperty chanoine de Saint-Jean-de-Latran à Rome, seigneur-abbé de Clairac (39). Quoique protestants, les marchands de Clairac ont toujours su jouer de la portection commerciale des Chanoines du Latran, pour leurs négociations avec l'Italie. Cette famille Sageran était l'une des plus importantes de la ville et, toujours en 1699 bien que les difficultés avec l'Angleterre aient continué, M. Sageran trouve moyen d'y envoyer ses vins en les adressant à Saint-Sébastien où ils seront mis dans des fûts d'Espagne et pourront arriver à Londres. La même année il fait charger tous ses vins blancs pour la Hollande et les rouges qu'il a de Cahors, pour la Bretagne et les pays de France.

Le transport des marchandises n'était pas la seule activité dont tirait parti la batellerie clairacaise : il faut lui ajouter le service de la poste et les bacs. Un bail pour l'afferme de la poste fait apparaître qu'en 1645 le bateau, affermé par deux marchands de Clairac, faisait le trafic de la poste et des voyageurs entre le Port du Jacquet, à l'extrémité de la juridiction de Clairac (c'était là le port de Laparade) jusqu'à la ville de Bordeaux. La propriétaire du péage de la poste était la demoiselle du Sarrat de la Perrière, l'une des femmes de chambre du Roi et première femme de chambre de monseigneur son frère unique, le duc d'Anjou. Son époux, qui la représente, est M. Jean-Jacques de Collin, auditeur au conseil du Roi. Il afferme la poste pour deux ans au prix de 100 livres. Les fermiers pourront prendre homme ou femme jusqu'à la ville de Bordeaux ; ils ne prendront que 16 sols et pour 50 sols ils pourront prendre marchandise. L'abbé de Clairac perçoit une redevance (40).

Un extrait du registre du Conseil d'Etat, qui tranche un litige avec l'Abbé de Clairac au sujet des droits de passage du bac de Roussannes en amont de la ville (41), nous apprend que ce bac reliant Roussannes et Laffitte, pourra, pour les services de ce passage, qui consistait à franchir la rivière, prendre le tarif suivant :

---

(39) Lettre Sageran du 23 avril 1699 (Archives départementales).
(40) Afferme du 11 mai 1645 Fréron notaire - A.D.
(41) Copie du XVIII[e] siècle - archives personnelles.

— Par personne à pied	3 deniers
— Par personne à cheval	6 deniers
— Par cheval, mule ou autre bête de somme chargées ou non, y compris le conducteur	6 deniers
— Par chaise ou autre voiture à cheval	2 sols
— Par litière, carrosse, coche, charrette, chariot à 2 chevaux, bœufs ou mulets	2 sols 6 deniers
— Par cheval, bœuf ou mulet d'augmentation auxdites voiuures, les personnes qui seront dans les voitures, les domestiques, conducteurs et marchandises seront exempts en payant pour la voiture les droits ci-dessus	6 deniers
— Par douzaine de porcs ou de chèvres	1 sol
— Par douzaine de brebis ou moutons	1 sol

A proportion du plus ou du moins.

Le service du bac devra être assuré en tous temps, même par débordement du fleuve. Les prix du passage de Nicole paraissent avoir été légèrement plus élevés. Comme on le voit, la navigation était un service bien réglementé. En plus du passage de Roussannes, il y avait le passage de Clairac qui reliait la ville au faubourg de Longueville. L'afferme du bac et passage de Clairac, comme celui de Roussannes était en 1767 de 420 livres par an. Il était mentionné, qu'il n'y aurait pas de droits exigibles pour les mendiants. L'abbé percevait la rente, tout comme il percevait aussi un droit de péage sur la Garonne, à Nicole, affermé en 1663, le péage à 200 livres, le passage à 80 livres. En 1627, c'est François Denis, marchand de Clairac qui afferme le passage de la barque de Nicole à Jean Barbecanne (42).

Il reste maintenant à étudier les gens de rivière Clairacais. Entre 1675 et 1790, nous avons rencontré :

— 19 matelots (années 1771 à 1793)
— 15 bateliers (années 1675-1780)
— 34 charpentiers de bateaux (1699-1780)
— 60 mariniers (1699-1780)
— 86 maîtres de bateaux (1675-1790)

Si l'on estime que ces familles ont connu trois générations par siècle, nous arrivons, à partir du total de 214 à environ 70 familles vivant à Clairac de la batellerie. En outre, depuis la fin du XVII[e] siècle, il existe une nouvelle profession, peut-être bien représentée mais jamais mentionnée jusque-là, celle de l'éclusier, depuis

(42) Afferme du 11 avril 1627 Caussines notaire - A.D.

que Vauban a fait remplacer le passelis, attesté dès 1187 dans les archives municipales (c'était une sorte de plan incliné en bois où l'on faisait glisser les bateaux pour passer le barrage de Clairac) par une écluse de 5 mètres de large, en pierres de taille située rive gauche, c'est-à-dire du côté de Longueville, entre le barrage et le moulin. C'est aussi à cette époque que les propriétaires des moulins ont fait revêtir le barrage ou chaussée, de grandes dalles de pierres qu'ont apportées les bateliers et qui reposent sur des pieux enchassés de moellons.

Il y a une évolution dans les termes et qualifications attachés à la profession. Au XVII[e] siècle, on cite souvent un batelier alors qu'au XVIII[e] siècle c'est le maître de bateaux qui est le plus souvent cité. Au XIX[e] siècle, un charpentier de bateaux dont les fonctions sont pourtant très claires est alors appelé charpentier-calfat. Les liens avec la marine marchande et ensuite avec la marine de guerre dans laquelle les bateliers servaient, ont pu influencer l'évolution des termes attachés à la fonction professionnelle.

Les maîtres de bateaux sont le plus souvent propriétaires de leurs bateaux qu'ils conduisent ou font conduire et qu'ils louent, mais ils peuvent aussi conduire des bateaux qui appartiennent à des marchands bateliers, ou à des charpentiers de bateaux. Par définition les maîtres de bateaux sont des entrepreneurs de transports et ils se trouvent à la tête du corps social des bateliers. Ils s'allient fréquemment aux tonneliers et aux marchands.

Les charpentiers de bateaux construisent et réparent les bateaux. Les Boudet par exemple resteront charpentiers de père en fils et n'embrasseront pas les autres professions de la batellerie. Si les fonctions du maître de bateau sont difficiles à établir, tout aussi équivoques sont les fonctions de mariniers. Ce sont des travailleurs à bord des bateaux ,des matelots peut-être. Ils tirent les cordes des bateaux et peuvent travailler aussi bien à bord qu'à terre, pour la batellerie.

Il est permis d'avoir une vue d'ensemble sur l'état socio-professionnel des gens de rivière à Clairac en 1699, par la liste des Nouveaux-Convertis : 203 personnes en comptant femmes et enfants, les brassiers qui pouvaient être eux aussi de la batellerie n'ont pas été retenus ; du reste ils ne dépassent pas la quinzaine dans le faubourg de Longueville, de loin le plus important pour les gens de rivière. Par profession on relève 16 maîtres de bateaux, 2 bateliers, 5 charpentiers de bateaux et 20 mariniers pour l'ensemble de la profession. Aucune mention de matelot. Cette qualification n'est pas employée, tout au moins dans les minutes notariales, avant la fin du XVIII[e] siècle, et cette mention concerne aussi bien de tout jeunes gens que des pères de famille. Cependant

cet état de 1699 fait connaître un sixième groupe ou plutôt un sous-groupe qui pourrait être rattaché aux métiers du trafic fluvial, car ce sont les mêmes noms de familles qui apparaissent ; ce sont 5 familles de pêcheurs qui vivent de la pêche qu'ils ont sous-affermée du seigneur-abbé de la ville. C'est ainsi que noble Samuel de Morely baille en 1650 l'afferme de la pêche du Lot pour deux années à Arnaud Crébessac et Pierre Fournier pour 300 livres par an. Le fermier payait à l'abbé en 1726 : 50 livres ou deux quintaux de carpes et un quintal de poissons blancs. Le seigneur-abbé se réservait encore la queue de tous les gros poissons débités au détail dans la ville. Il se pêchait dans le Lot des saumons et des aloses (43).

L'état de 1699 (44), véritable recensement, totalise pour les cinq professions qui se rattachent à la batellerie 48 familles groupant ces 203 personnes. Le faubourg de Longueville compte 130 personnes se rattachant à la batellerie sur 398 habitants. Le faubourg de Maubourguet en compte 59 sur 202 habitants, et le faubourg du Couloumé 14 sur 68 habitants. Ces 203 personnes vivant de la batellerie sont à déduire des 668 habitants que totalisent ces trois faubourgs, où se trouvent tous les gens de rivière. Les noms de familles ayant le plus de représentants dans les métiers de la batellerie sont : les Chastel qui sont 4, les Débalz 5, les Marraud 2, les Allègre, Fresquet, Lèbe, Cazenobe, ont respectivement 2 représentants. Par contre les Laffargue qui sont une vieille dynastie de bateliers qui donnera encore beaucoup de ses membres à la batellerie jusqu'à sa disparition, ne paraissent pas dans ce rencensement de 1699. C'est que les veuves et enfants de bateliers sont signalés sans qualification professionnelle, comme pour d'autres familles qui n'ont pu être comptées dans les 48 familles recensées.

Une autre difficulté a surgi dans le dépouillement des archives, surtout pour le XVIII[e] siècle. On appelait alors les tonneliers charpentiers de barriques, si bien qu'on se demande ce qu'est un charpentier sans qualification précise. Peut-être simplement l'artisan des charpentes, encore que des charpentiers de bateaux aient pu construire des charpentes puisque l'on voit encore aujourd'hui des charpentes ayant la forme et la technique d'une coque de bateau renversée. Le plus souvent la précision est donnée, parfois elle manque.

Les tonneliers vivaient en grand nombre dans le faubourg

---

(43) E. supplément 2205 - archives départementales.

(44) Lucile Bourrachot. Démographie et société. Annales du Midi, 1964. T. 67.

de Maubourguet, qui était le deuxième faubourg des gens de rivière ; il y avait aussi des marchands et des brûleurs de vin. Des cordiers qui faisaient les cordages avec le chanvre récolté sur place, travaillaient beaucoup pour la batellerie et pour la marine Bordelaise, mais aussi Marseillaise, car depuis de XVII[e] siècle il est possible de suivre les transactions commerciales entre Clairac et Marseille, et au XIX[e] siècle, le dernier cordier, Bouin, partit s'installer dans la cité phocéenne où se trouvait sa plus importante clientèle. Les cordiers sont fixés au faubourg de Longueville, sur la rive gauche du Lot, en face de Clairac. C'est le plus grand faubourg des gens de la batellerie ; il s'y trouve aussi des meuniers et il y a plusieurs auberges tenues par des bateliers. Il y a encore de nombreux marchands et une tuilerie. Tous les meuniers ne sont pas dans ce faubourg ; la rive droite où se trouve la ville a aussi ses moulins.

C'est en amont que se situe le faubourg de Maubourguet et c'est sur cette rive que reprenait le chemin de halage de Clairac à Castelmoron alors que ce chemin de halage se trouvait sur la rive gauche à Longueville pour se rendre à Aiguillon. A l'aval de Clairac le faubourg du Couloumé abritait aussi des gens de rivière et un port près duquel se trouvaient tonneliers, marchands et tanneurs. La ville aux XVII[e] et XVIII[e] siècles possédait son port au devant des maisons Belguerie, famille qui a fait fortune par la navigation. Les faubourgs cités avaient tous leur cale, mais il y en avait d'autres en amont et en aval, sur les deux rives ; on pouvait en compter une douzaine sur tout le territoire de la juridiction sans parler des cales particulières comme celle qui existait devant la maison Caubet à Fondadouze, un peu en amont de Longueville.

Autour des gens s'adonnant aux métiers de la batellerie se trouvaient de nombreux marchands, mais comme il ne peut être exactement établi dans quelle mesure ils touchaient la batellerie autrement que par leur commerce, tels les Balguerie, qui ont dû posséder des bateaux, ils ont été écartés de cette recherche. Une famille cependant mérite une mention pour son ancienneté, sa pérennité et son attachement au faubourg de Longueville ; les Cazaux, qui, socialement et par le jeu des alliances ont toujours dominé le groupe des gens de la batellerie auquel ils se trouvaient liés. Au faubourg de Maubourguet, jusqu'au milieu du XVII[e] siècle ce sont les Bonnail qui ont tenu ce rôle, repris ensuite par les Martineau, issus eux, du milieu tonnelier.

L'état de 1699 nous apprend bien des choses, mais ne nous indique pas les réfugiés qui, après la Révocation de l'Edit de Nantes se sont joints aux si nombreux Clairacais qui se sont exilés.

Si parmi ces réfugiés on trouve par ailleurs de nombreux noms qui rappellent ceux des bateliers, la plupart ont embrassé d'autres états. On relève ainsi un « pilote nommé Pineau, réfugié à Londres avec sans doute une petite cargaison de réfugiés. Un Saint-Pé s'est réfugié à Francfort sur le Main en 1687 ; il se disait matelot et venait de Suisse, descendant le Rhin en bateau. Un Cotty, batelier, se réfugie à New-Ysenburg en Hesse et c'est aussi en Allemagne que se réfugie Judith Pers, fille de bateliers de Clairac, venue à Erlangen en 1692. Nous avons trouvé une dizaine de noms en tout, auxquels s'ajoutent toutefois autant de noms de la seule famille Balguerie représentée en Angleterre, aux Pays-Bas, en Allemagne et en Suède où une branche fut anoblie, belle promotion pour des bateliers devenus marchands puis armateurs (45).

Tout au long des XVII[e] et XVIII[e] siècles, les bateliers de Clairac se distinguent par leurs prénoms bibliques que justifie leur appartenance à la Religion. On compte 20 Moyse, prénom masculin le plus répandu. Les filles portent souvent le prénom de Judith ; c'est le plus fréquent. Il faut souligner que les épouses participent aussi très activement à la corporation, car les femmes aussi tiraient les cordes et travaillaient sur les cales et chantiers dans les moments de presse.

Le faubourg de Longueville ne possédait plus d'église, tout au moins au XVII[e] siècle, puisque la population appartenait dans sa quasi-totalité à la R.P.R. Mais vers 1750, la population de Clairac et surtout de ce faubourg, appelé parfois Saint-Pierre, ayant augmenté surtout par la venue d'une main d'œuvre nécessaire à la batellerie, aux corderies et tuileries, immigrés venant d'abord du Haut-Pays, les Consuls de Clairac décidèrent en 1758 l'achat d'un emplacement pour la chapelle succursale de Longueville ; ils achètent un cartonnat et demi de terre autour de l'ancien cimetière des protestants, pour 1.200 livres. En 1772, l'édifice n'était toujours pas en service puisqu'un boutonnier lorrain de Clairac laisse par testament (46) 100 livres pour réédification de l'Eglise Saint-Pierre de Longueville, et quelques années plus tard, presque à l'époque de la Révolution, le curé de Clairac devra encore demander aux consuls d'y faire dresser une chaire. L'église sera enfin terminée, mais par un renversement socio-religieux elle sera réclamée par la population à l'usage du culte réformé sous le Consulat, ce qui lui fut accordé. C'est que pour passer le Lot,

---

(45) C. Martin Réfugiés et Galériens Protestants de l'Agenais, Périgord et Condomois. Bulletin de la Société d'Histoire du Protestantisme Français, 4[e] livraison, 1966, pages 345 à 363.

(46) Testament du 11-9-1772 Grenier notaire - A.D.

il fallait payer « le passage » du bac et il faudra attendre jusqu'en 1836 pour que M. Balguerie prenne l'initiative de la construction d'un pont suspendu à péage.

Contrairement à une tradition locale, qui prétend que le faubourg de Longueville était au Moyen Age le quartier réservé aux mendiants de Clairac (il pourrait s'agir surtout de mariniers en chômage, après une période de disette ou de peste, ou autres maladies qui frappaient davantage les riverains, surtout après les débordements de la rivière), il se trouvait dans ce faubourg de riches marchands. C'est là que résidait au début du XVII[e] siècle la veuve du sieur Jean Capvert dont les filles épousèrent les meilleurs partis, comme les Vivens, Feytis, Lartigue. La correspondance amicale du chevalier de Vivens et de la marquise de Jaucourt reposait sur ce lien familial. Il y avait aussi à Longueville les barons de Mauzac qui, par le Lot et la Garonne, faisaient faire de nombreux échanges sociaux et économiques avec le Montalbanais, où se trouvait leur résidence principale. La tuilerie de Longueville leur appartenait et ils recrutèrent des tuiliers au Pays Basque et en Provence. Résidait aussi dans ce faubourg la famille Verdier dont les filles épousèrent des Bridiers de Villemor à Monluc sur la Garonne, Léglize à Casteljaloux et Malvin de Montazet ; un Malvin de Montazet coseigneur avec le Roi de Nicole a donné une attestation (47) sur la navigabilité du Lot entre Clairac et Aiguillon vers 1606. Le frère des demoiselles Capvert épousa une Collon, fille de négociant bordelais, dans la première moitié du XVII[e] siècle. Le sort commercial de plusieurs marchands de Clairac en contacts directs avec les bateliers, reposait ainsi sur des familles qui avaient des attaches soit en amont, soit en aval, car avec les Bar de Mauzac, les Morely de Choisy avaient eux aussi une maison d'habitation à Longueville, et ils se partageaient la propriété des moulins qu'ils affermaient en 1645 sans le bateau, ni droit de pêche, à huit marchands de Clairac 2.400 livres par an ; le bail était de 8 ans (48). C'est à Longueville encore qu'un Baccalan baron de Cazes en Bazadais, épousa une Bonus et se trouva donc allié à presque toutes les familles de bateliers ou de marchands.

L'étude des relations sociales des gens de rivière est en fait des plus intéressantes. Ce n'est en rien un milieu fermé. Certes, les gens de rivière étaient étroitement liés entre eux quel que soit leur groupe professionnel ; mais ils vivaient aussi en étroit contact avec les milieux artisanaux et étaient reliés à ceux-ci par

---

(47) E. supplément 2141 - archives départementales.
(48) Afferme du 24 avril 1645 Dubosc notaire - A.D.

de nombreuses alliances. Cela explique les nombreux échanges que l'on rencontre ; quand ce ne sont pas les bateliers qui deviennent cordiers, tonneliers ou meuniers, ce sont ceux-ci qui deviennent bateliers, compte tenu bien sûr des alliances familiales. La mobilité sociale s'accompagnait d'ailleurs d'une mobilité géographique très réelle ; les échanges commerciaux ont provoqué des mouvements de population ; l'on note la présence à Clairac de Rouergats et Commingeois, particulièrement dans le milieu marchand.

A l'inverse, les courants d'émigration ont aussi provoqué des échanges commerciaux, et ces courants ne se faisaient pas au seul profit de Bordeaux ; de tous temps, les négociants clairacais ont émigré vers Nantes et La Rochelle. En outre, en 1718, un Audivert, issu du milieu batelier, est bourgeois et marchand de Marseille, alors qu'un Balguerie est négociant à Agde, un Belloc raffineur à Nantes. C'est encore l'année où plusieurs jeunes gens de Clairac s'enrôlent pour aller en Louisiane, soit cultiver du tabac, soit faire des barriques, pour le compte de la Compagnie Occidentale des Indes (49).

Mais l'émigration la plus importante, directement liée à la navigation fluviale, se fit en direction de Bordeaux où de nombreux Clairacais émigrèrent aux XVII[e] et XVIII[e] siècles. Ils s'en allaient avocats, négociants ou artisans, et surtout tonneliers. En raison de leur connaissance du trafic fluvial, de la navigation, de leurs relations familiales et commerciales, plusieurs y furent armateurs comme les Balguerie, Delmestre, Dutilh, Desclaux, Lacombe, Sageran, Desmazes et Lafon. Les capitaines de navires y sont plus nombreux encore et la plupart le sont sur des navires reliant Bordeaux aux Antilles, ou autres terres lointaines. Le sieur Galliné officier de marine marchande, distingué par le Roi avant 1770, est sans doute venu à cette profession par ses cousins Chastel, bateliers. On notera encore le sieur Jacques Sageran, neveu de l'armateur, dont le fils fera souche à l'Ile de France, et aussi que le dernier gouverneur de cette île fut le fils du perruquier Darné. Le sieur Jacques Patissié, le sieur Desmazes frère de l'armateur, Desclaux capitaine sur le Savoy qui appartint à M. Martell, en 1791, Dumas, Feuillerade, Daniel de Laguehay dit « l'Amiral », Pierre Daucinanges et Jacob Chastel officiers de vaisseaux, ce dernier beau-frère de M. de Baccalan sont eux aussi Clairacais. C'est à Clairac que viendra prendre femme Noble Guillaume-Benoit de Tastes, écuyer seigneur de Lilancourt, commandant en

---

(49) Enrôlements des 26-8-1717 - 4-9-1718 - 18-9-1718. Pardevant Gadiot notaire (A.D.).

chef des côtes nord de Saint-Domingue, né au Mas d'Agenais, sa femme était petite-fille des Bonnail bateliers et d'un Fauquier dont le nom évoque une fonction maritime. Sa fille naturelle épousera Bertrand Allègre qui appartient aussi au milieu batelier. M. Desmazes possédait à Bordeaux le navire « Le Lilancourt » et M. de Lafon qui posséda des fiefs à Clairac était au XVIII[e] siècle capitaine du navire « la Ville de Clairac ».

Ainsi de marins d'eau douce, nos bateliers deviennent pour quelques-uns d'entre eux, gens de mer, et un Bonnail s'intitulera à la fin du XVIII[e] siècle « syndic des gens de mer » ; mais peut-être n'était-il à Clairac que le syndic des bateliers, voulant ainsi s'associer à cette marine marchande et militaire où tant de Clairacais, même ruraux, allèrent servir et parfois combattre, comme ce Delmestre, un moment prisonnier des Anglais.

En conclusion, l'évolution sociale des bateliers, passe au sommet de la profession, par les fonctions de maître de bateaux pour accéder à l'état de marchand et passer ainsi dans les couches supérieures. Au XIX[e] siècle, la navigation s'arrête sur le Lot, mais les bateliers devenus armateurs comme les Balguerie à Bordeaux (qui paraissent vouloir accéder à la navigation aérienne), les Clamageran à Rouen et à Paris, les Dutilh à Rotterdam, Smyrne, Etats-Unis et Nouvelle-Zélande, les Boué à Hambourg restent encore aujourd'hui à la tête de compagnies maritimes, alors que les bateliers de Clairac ont disparu et que leurs descendants, depuis la fin du siècle dernier se sont reconvertis, pour la plupart d'entre eux, à l'état de maraîchers.

Claude MARTIN,
avec la collaboration d'A.-M. Cocula
et de J.-P. Poussou.

ADDENDUM :

Principales familles de bateliers Clairacais
selon leur répartition et leur nombre
dans les états de Maîtres de bateaux, mariniers,
charpentiers de bateaux et bateliers

NOMS	Bateliers	Maîtres de bateaux	Charpentiers	Mariniers	Total
ALLEGRE		8	1	1	10
BONNAIL		8			8
BAUSSENS		1		3	4
BOUDET			6		6
BOUIN			4		4
CAUBET		1		2	3
CAZENOBES			4		4
CHASTEL		7		4	11
DEBALZ		5	1	3	9
DUBALLUT		1	2		3
DULLAC		2	2		4
FRESQUET		3		1	4
LACOMBE		6		1	7
LAFFARGUE		8	1	4	13
LAPORTE		1	2	1	4
MARRAUD	1	8		1	10
PERS		2	3	2	7
SIVADIÉ	2	3			5
18 familles					116 artisans