

Le trafic fluvial. *Quid des volumes et de l'évolution des flux ?*

Ce classement de fortune et de statut semble perdurer au delà des siècles, dénotant la mise en place de structures sociales faiblement évolutives au point que la mutation du trafic de l'amont de la Garonne paraît avoir eu peu de conséquences sur l'inflexion de celles-ci. Or, si nous savons quels sont les produits qui étaient acheminés par la voie fluviale et quels étaient les types de bateaux qui étaient employés pour leur transport, en revanche, nous connaissons mal les volumes de fret et leurs flux car, si les informations qualitatives concernant les produits ne font pas défaut, force est de constater la faiblesse des renseignements chiffrés⁹³. Nous devons donc nous contenter de quelques indications d'auteurs de la fin du XIX^e siècle ou de rares mentions aux Archives départementales de la Haute-Garonne. Jean-François Bastère est parvenu à proposer pour 1820 une évaluation chiffrée du trafic de l'amont de Garonne. Selon ses données, 1 156 bateaux chargés à la descente ont navigué sur le cours supérieur de la Garonne du Salat et de l'Ariège, 1 504 trains de bois dont environ la moitié sont restés à Toulouse alors que 811 d'entre eux ont poursuivi leur descente en aval du fleuve⁹⁴. Si l'on excepte les trains de bois et les radeaux, il arrivait en 1845 une moyenne de 40 tonnes par jour de produits au port Garaud à Toulouse en provenance de l'amont⁹⁵. Ces évaluations diffèrent en partie de celles proposées par M. de Saget qui estime qu'en 1786 il descendait environ 1 600 à 1 700 bateaux de l'amont de la Garonne et 600 à 700 radeaux, dont 400 franchissaient le pas navigal de la chaussée du moulin du Château⁹⁶.

Quelles que soient les variations des évaluations proposées, on est loin des 150 000 à 218 000 tonnes de marchandises transportées en aval d'Agen entre 1838 et 1843⁹⁷. Quant au nombre de bateaux qui naviguaient en amont de Toulouse, il ne doit pas faire illusion : on ne peut en effet comparer la navigation de l'amont à celle de l'aval en se fondant sur le nombre des embarcations, tant la dimension et le tonnage diffèrent. Dans la partie supérieure de la

93. Faute de sources chiffrées, nous avons pensé utiliser celles de l'octroi de Toulouse, imaginant pouvoir ainsi disposer de séries permettant de mesurer le trafic commercial de la Garonne en amont de la ville et son évolution dans le temps. Mais, l'absence d'information sur le revenu exact des droits, le fait que leur perception soit affermée et que les tarifs varient considérablement nous a contraint à abandonner cette piste, voir M. Gebhart et C. Mercadier, *L'octroi de Toulouse à la veille de la Révolution*, Paris, BNF, Commission d'Histoire économique et sociale de la Révolution française, 1967, p. 55.

94. J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, op. cit., p. 65. Notons que Jean Tonnadre donne un chiffre annuel plus élevé de 3 000 embarcations, radeaux divers et sapines pour le premier tiers du XIX^e siècle, voir J. Tonnadre, «La navigation sur la moyenne Garonne aux XVIII^e et XIX^e siècles», *Histoire des communications dans le Midi de la France*, t. XX, n° 74, 1977, p. 21-31.

95. AD 31, 3S, 8 ; France méridionale, épreuve 3 335, 21 mars 1845.

96. AD 31, C, 177 ; Lettre de M. de Saget, 21 août 1786.

97. A 32 km en aval d'Agen ont été transportées 150 861 tonnes de marchandises en 1838, 189 502 en 1839, 205 099 en 1840, 218 433 en 1841, 181 624 en 1842, 199 501 en 1843, voir AD 31, 5S, 2/21 ; compte rendu à messieurs les préfets des départements du Lot-et-Garonne et Gironde des travaux exécutés au mois d'août 1844, cité par J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, op. cit., p. 34. En 1852, le trafic était encore de 147 307 tonnes, voir J.-P. Poussou, «Une vallée riche et peuplée», dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 366.

Garonne, les bateaux employés ordinairement ne pouvaient transporter le plus souvent que 15 tonnes et leur charge utile n'excédait pas 10 tonnes, les plus gros embarquant au plus 20 tonnes par hautes eaux ⁹⁸. Sur la moyenne et la basse Garonne, les bateaux portaient 40 à 60 tonnes au XVIII^e siècle et après amélioration de la navigation, en 1830, des sapines de 100 tonnes descendaient le fleuve alors qu'en Gironde elles atteignaient 200 tonnes ⁹⁹.

Bien que modestes en volume, les flux ne sont pas restés immuables du XVI^e au XIX^e siècle et les mutations de la conjoncture économique ont eu des effets sur l'évolution à la hausse ou à la baisse de la navigation fluviale. Mais ici aussi l'approche chiffrée est difficile et ne nous permet pas de dégager une chronologie précise de l'évolution. Selon Gabriel Manière, l'activité commerciale de la Garonne aurait atteint « son apogée entre la fin du Premier Empire, les Restaurations, les Bourbons-Orléans et la Deuxième République pour décliner très rapidement jusqu'à son terme avec l'avènement du chemin de fer et la construction des ponts » ¹⁰⁰. Ébauchée rapidement, cette chronologie recoupe cependant le schéma d'ensemble de l'évolution de la nature des transports qui a vu le chemin de fer attirer à lui une partie croissante du trafic navigable au point que, dès la période 1850-1870, on observe un déclin indéniable de la batellerie ¹⁰¹.

Bien que nous ne disposions pas d'informations statistiques sur le trafic fluvial nous permettant de confirmer ou d'infirmer l'impression de Gabriel Manière, l'évolution du nombre de marins et de bateliers de Cazères, principal port de l'amont de la Garonne, peut nous aider à esquisser une chronologie de cette évolution. En 1695, la ville n'abritait que 18 bateliers avec seulement deux maîtres ¹⁰², ce qui nous laisse penser que Cazères devait disposer à ce moment de 2 à 4 bateaux, l'équipage des barques cazériennes comportant environ 4 à 9 marins. En 1750, la ville ne compte encore que 10 bateliers et 22 radeliers ¹⁰³, chiffre ne permettant pas de constater de décollage en matière

98. J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 24-25.

99. J.-P. Poussou, « Une vallée riche et peuplée », dans *Une histoire de la Garonne*, *op. cit.*, p. 368.

100. G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, *op. cit.*, p. 97.

101. M. Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914 », *Histoire, Économie et Société*, n° 1, 1990, p. 65 et suiv.

102. AD 31, C, 1982 ; Rôle de la première capitulation des communautés du diocèse de Rieux, 1695.

103. AD 31, C, 2010-2011 ; Vingtième du revenu de l'industrie du diocèse de Rieux, 1750.

	Pêcheurs	Bateliers	Radeliers
Cazères	3	10	22
Salles	3		
Carbonne		23	
Capens	1		
Noé	1		
Rieux	1		
	9	33	22

de transport fluvial. Mais, dès 1767, selon une pétition des consuls de Cazères, la ville aurait disposé d'une douzaine de bateaux servis par une douzaine de matelots ¹⁰⁴, semblant mettre en évidence un accroissement sensible de la batellerie entre 1750 et 1767. Les données chiffrées sont ici très vagues et aucun document ne nous permet de les recouper; il serait donc particulièrement hasardeux d'en déduire un décollage du transport fluvial. En revanche, en 1825, la ville compte 8 bateaux et 10 batelets servis par 72 marins et bateliers ¹⁰⁵. L'information est ici précise et l'augmentation sensible, mais nous ne pouvons savoir, compte tenu des réserves que nous avons émises précédemment, si cette augmentation relève d'une tendance longue amorcée dès la seconde moitié du XVIII^e siècle ou si elle ne date que de la seconde décennie du XIX^e siècle. Toutefois, il paraît très probable que l'accélération des échanges, comme l'atteste la vigueur des foires et des marchés de la région entre 1750 et la Révolution ¹⁰⁶, ait été accompagnée d'un essor du trafic fluvial.

104. C. Monthieu, *Cazères, notice historique*, Toulouse, Imp. L. Boe, 1884.

105. SHAT, MR 1225/ 13 à 18; A.-M. Rocher, lieutenant au corps royal d'état-major, *Reconnaissance militaire de la route de Martres à Noé faisant partie de celle de Tarbes à Toulouse*, 6 juillet 1826, tableaux statistiques.

	Bateaux et batelets	Bacs	Marins et bateliers
Mauran	2	2	18
Palaminy		1	4
Cazères	18	1	72
Gensac		1	2
Saint-Julien	2	1	4
Salles		1	1
Carbonne	6	1	26
Noé		1	4
Mauzac		1	3
Le Fauga		1	2
Muret	?	?	8
	28	11	144

106. Ainsi, en 1744, Cazères ne possède que 6 foires «qui ne sont pas très florissantes», Montesquieu en a 6 «de fort petite conséquence», Rieux 4, qualifiées de «mauvaises foires dans lesquelles on ne vend presque rien» et Carbonne n'en a que 3 de «très peu de conséquences». Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle la plupart des foires et marchés du diocèse connaissent un regain d'activité. En 1764, Carbonne devient le jeudi le «rendez-vous général de la plaine et du terrefort» en compagnie de Gaillac et de Saint-Sulpice. Le Fousseret possède un «grand commerce» comme Montesquieu-Volvestre qui le samedi et le mercredi draine les «habitants de la montagne»; mais, dès cette date, le marché le plus florissant est celui de Cazères qui attire les «habitants de la montagne et du Comminges». En 1778, les Bénédictins soulignent à nouveau la vigueur économique des petites villes du diocèse de Rieux. Cazères est dite «fort commerçante». Montesquieu-Volvestre «est riante et bien bâtie» et on y fait «un commerce considérable» de petites étoffes et de produits agricoles. Carbonne est le débouché portuaire de la vallée de l'Arize, d'après AD 31, C, 1925; Enquête de 1744. Questionnaire de Le Nain, intendant de Languedoc, sur les communautés du diocèse de Rieux : population, agriculture, industrie, commerce [...], BNF; B. Binet, *Mémoire sur le diocèse de Rieux...*, op. cit. et BNF; *Mémoires et documents sur l'agriculture, l'industrie, le commerce...*, op. cit.

Cela confirmerait ainsi l'idée d'un apogée atteint dès le XVIII^e siècle¹⁰⁷. L'impression de croissance du transport sur la Garonne après l'Empire ne doit être envisagée que sous l'angle du ralentissement de l'activité économique sous la Révolution et l'Empire, en particulier à Toulouse véritable poumon économique régional, venant contrarier la tendance au développement de ce moyen de transport.

Entre la Restauration et la fin de la Monarchie de juillet, le transport fluvial connaîtrait donc de nouveau l'intensité du trafic de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Cette évolution est toutefois toute relative puisqu'elle ne repose que sur environ 120 marins et bateliers des ports de Cazères, Carbonne et Mauran¹⁰⁸, nous renvoyant à la modestie du trafic de l'amont du bassin de la Garonne; André Armengaud ne relève en effet que quelques centaines de bateliers assurant le trafic fluvial en Haute-Garonne et dans le Tarn-et-Garonne au milieu du XIX^e siècle¹⁰⁹. On est loin des 953 Agenais et des 461 Marmandais, marins et matelots, recensés par Jean-Pierre Poussou pour 1715¹¹⁰.

Cette vigueur relative du trafic fluvial ne semble pas avoir été entravée d'une manière significative par l'amélioration du réseau routier, même si Georges Frêche a pu montrer que cette amélioration a permis une diminution des deux-tiers des coûts du transport routier¹¹¹. Pourtant, d'une manière générale, l'acheminement par eau reste plus économique que par la route et mieux adapté au trafic des pondéreux; aussi, seuls quelques produits empruntent marginalement ou minoritairement la voie terrestre¹¹². Ainsi, les progrès indéniables des transports routiers entre 1750 et 1850¹¹³ n'ont-ils pas menacé la

107. Jean-Pierre Poussou, mesurant les effectifs de la batellerie sur la basse vallée de la Garonne, constate le passage des effectifs de marins – sans compter les marins occasionnels et les tireurs de cordes –, entre 1715 et la fin de l'Ancien Régime, de 2 000/2 500 à 3 000/3 500, laissant penser à un essor de l'activité de transport, voir J.-P. Poussou, «Une vallée riche et peuplée», dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 368. Anne-Marie Cocula-Vaillières constate de la même manière un essor du trafic au cours du XVIII^e siècle, voir A.-M. Cocula-Vaillières, «Gens de rivière...», dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 315. Jean-Luc Laffont conclut aussi à un «certain essor» de l'activité fluviale «durant les dernières décennies précédant la Révolution», voir J.-L. Laffont, «Toulouse face à la Garonne : la remise en cause d'un couple pluriséculaire (fin XVII^e-milieu XVIII^e siècles)», dans *Le Canal du Midi et les voies...*, op. cit., p. 166-167.

108. SHAT, MR 1225/ 13 à 18; A.-M. Rocher, *Reconnaissance militaire de la route de Martres à Noé...*, tableaux statistiques.

109. A. Armengaud, *Les populations de l'Est-Aquitain au début de l'époque contemporaine. Recherche sur une région moins développée (vers 1845-vers 1871)*, Paris, Mouton, 1961, p. 129.

110. J.-P. Poussou, «Une vallée riche et peuplée», dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 368.

111. G. Frêche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, op. cit., p. 656.

112. «[...] pour les transports de bois et autres marchandises qui arrivent au port de Boussens et qui doivent être dirigées soit sur la Grande route royale, soit pour aller vers Aurignac», voir extrait des délibérations de la municipalité de Boussens cité par G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, op. cit., p. 38.

113. Même si nous savons que la densité routière de la région reste inférieure à la moyenne nationale et que le réseau reste en partie lacunaire, voir B. Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France, 1740-1840*, Paris, EHESS, 1984, p. 50, 53, 68-69, 92 et 95.

voie fluviale dans son trafic traditionnel ¹¹⁴ et c'est encore autour d'elle que continue de s'organiser la plus grande partie du trafic à moyenne et longue distance dans le Sud-Ouest de la France ¹¹⁵.

L'arrivée du chemin de fer dans la région a en revanche sonné le glas de la batellerie de rivière. Cela a commencé par un déclin continu du commerce sur la Garonne sous le Second Empire ¹¹⁶. Les édiles municipaux des villages comme des villes ont le souci d'exploiter les nouvelles possibilités offertes par ce moyen de transport moderne. À Roquefort, comme à Boussens, les municipalités se tournent résolument vers le train ¹¹⁷. Celle de Toulouse déploie toute son énergie pour obtenir la création de nombreuses lignes autour de la capitale régionale afin de faire de la ville un véritable nœud ferroviaire, consolidant ainsi son rôle régional, et accentuant de ce fait la concurrence vis-à-vis de la voie d'eau ¹¹⁸. Ainsi, le Canal latéral était rendu obsolète avant même son achèvement et le Canal des Pyrénées ne vit jamais le jour alors qu'il proposait une voie d'eau latérale à la Garonne entre Montréjeau et Toulouse ¹¹⁹. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, tous les affluents du bassin supérieur de la Garonne sont désertés par la navigation ¹²⁰. Des rivières pyrénéennes, seule la Baïse, dont le débit a été renforcé en amont par les apports du canal de la Neste, était naviguée sur les dix derniers kilomètres de son cours ¹²¹.

Ceci n'est pas sans conséquence sur l'économie et la société de l'amont de la Garonne. Alors que les chantiers navals de Cazères avaient connu un développement de leur activité dans la première moitié du XIX^e siècle, dans sa

114. Anne-Marie Cocula-Vaillières note que dans la première moitié du XIX^e siècle les routes l'emportent sur la batellerie la plus vulnérable, celle des hautes vallées et des affluents de la Garonne et de la Dordogne, voir A.-M. Cocula-Vaillières, «Gens de rivière...», dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 315-316. Nous n'observons pas ce phénomène dans notre zone d'étude car la route ne peut concurrencer la voie d'eau pour le transport des pondéreux. En outre, le gros cheptel est encore faiblement représenté dans la région. Aussi, malgré les progrès réalisés dans l'élaboration et l'entretien du réseau routier, les masses à transporter apparaissent encore bien considérables face aux disponibilités locales en animaux et en charrettes. Pour s'en convaincre voir les mémoires des officiers d'état major Rocher et de Lartigue, *supra cit.* et SHAT, MR 1225/ 11 et 12; J. Conil, lieutenant au corps royal d'état-major, *Reconnaissance de la route de Carbonne à Muret faisant partie de la route de Tarbes à Toulouse par Saint-Gaudens*, 11 décembre 1825.

115. R. Marconis, *Midi-Pyrénées, XIX^e-XX^e siècles. Transports, espaces, société, t. 1, Génèse et fonctionnement de la région*, Toulouse, Éd. Milan, 1986, p. 142-150.

116. H. Alleguède, *L'arrivée du chemin de fer à Toulouse*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1993, p. 92.

117. G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, op. cit., p. 44-47.

118. H. Alleguède, *L'arrivée du chemin de fer à Toulouse*, op. cit., p. 32-50.

119. Le Canal des Pyrénées se proposait de relier Toulouse au Bec du Gave et par là l'Océan Atlantique après Bayonne. Le canal suivait le cours de la Garonne entre Toulouse et Montréjeau, puis la basse Neste avant de se diriger soit par la vallée de l'Adour, soit par la vallée de l'Arros jusqu'en amont de Riscle. De là le canal ne devait plus quitter la vallée de l'Adour, rejoignant le fleuve jusqu'à son confluent avec le Gave de Pau. Voir S. Launay, «Le canal des Pyrénées», *R.C.*, 1995, p. 531-550. Pour le déclin des canaux face au chemin de fer, voir M. Merger, «La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914», *loc. cit.*, p. 65-94. et R. Marconis, «Les canaux du Midi au XIX^e siècle. La fin de «l'âge d'or» et la difficile quête d'un renouveau», dans *Le Canal du Midi et les voies...*, op. cit., p. 102-104.

120. S. Lerat, «L'abandon de la Garonne», dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 476.

121. *Ibid.* et R. Bordes, «Le canal de la Neste et le barrage de Puydarrieux», *R.C.*, 1986, p. 459-461.

seconde moitié, ils subissent les contrecoups de la concurrence du chemin de fer et de la route ¹²². À Cazères, les marins disparaissent les uns après les autres. La terrible inondation de 1875 détruit les chantiers installés sur les bords de la Garonne ¹²³. Peu s'en relèvent et ce n'est qu'une activité marginale qui se maintient jusqu'au milieu du XX^e siècle ¹²⁴.

Arrivé au terme de notre étude, tout nous porte donc à penser que le trafic sur la Garonne supérieure n'a pas été sous-évalué, au contraire l'importance des données qualitatives a plutôt conduit à une surévaluation des flux. Le nombre des personnels de la batellerie, les fortunes des maîtres, la dimension des ports, tout concourt à relativiser l'impact de la voie fluviale en amont de Toulouse ¹²⁵. On ne doit pas pour autant minimiser son importance économique et sociale qui a permis à une région en quête d'activités complémentaires à l'agriculture, de connaître une certaine vigueur commerciale et une diversification de son artisanat. Toutefois, le trafic sur la Garonne n'a surtout existé qu'en rapport à la demande toulousaine et à la nécessité de trouver un moyen d'acheminement de pondéreux à la fois peu onéreux et techniquement le plus adapté. Aussi, la navigation fluviale en amont de Toulouse n'a-t-elle pas résisté à l'arrivée du chemin de fer qui l'a supplantée sans difficulté car pouvant transporter plus loin, plus lourd, plus vite, moins cher et moins dangereusement ¹²⁶.

CNRS UMR 5591 / FRA. M. ESPA.
UNIVERSITÉ DE TOULOUSE II-LE MIRAIL

122. J. Gardel, «Historique de la Batellerie à Cazères», *loc. cit.*, p. 184. La batellerie est en effet de plus en plus concurrencée par la route, notamment au XIX^e siècle où on assiste à une diminution sensible de la durée des trajets qui avait débutée modestement dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, voir J. Daynes, *Voies, modes et monde des transports terrestres à Toulouse et dans la région toulousaine au XVIII^e siècle et dans la première moitié du XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1976.

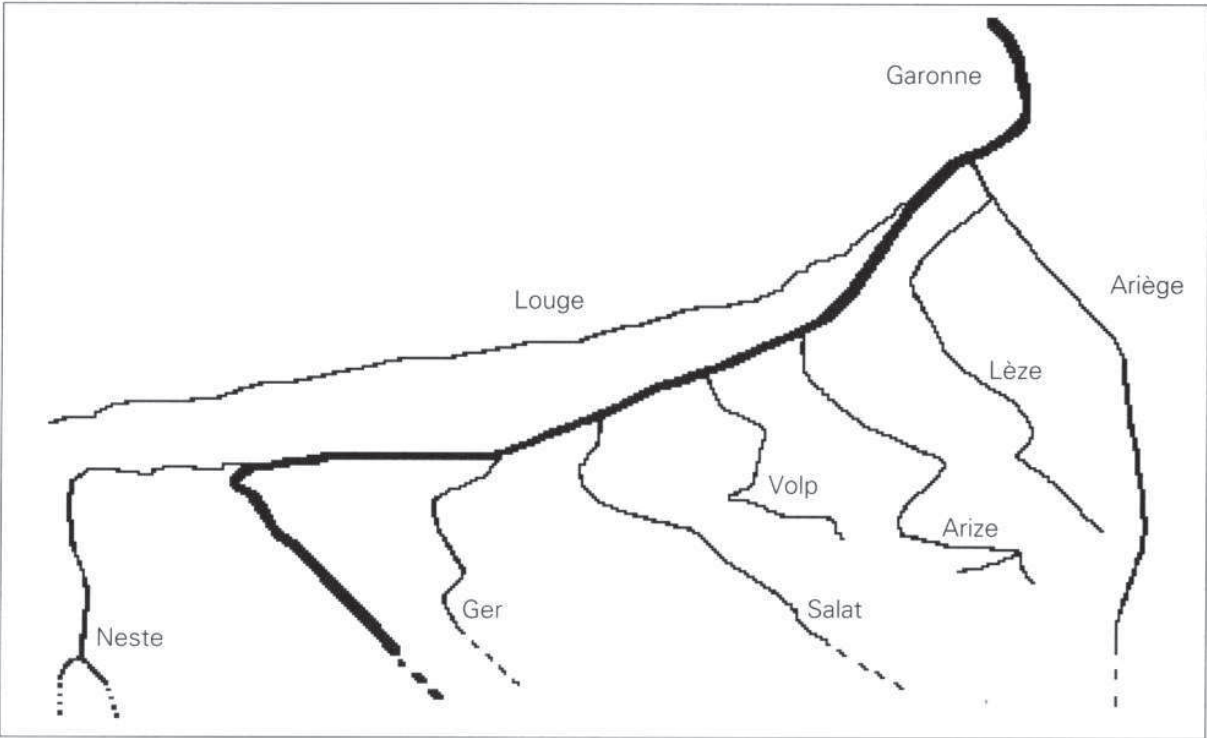
123. J. Gardel, «Historique de la Batellerie à Cazères», *loc. cit.*, p. 184.

124. G. Manière, «Une réminiscence des acteurs de la vie fluviale à Cazères aux XVIII^e et XIX^e siècles et autres évocations historiques», *loc. cit.*, p. 523. Pour une approche plus développée du déclin de la navigation fluviale de la haute vallée de la Garonne et de son bassin dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, voir J.-M. Minovez, «La fin de la navigation fluviale en Haute-Garonne», dans *Le Canal du Midi et les voies...*, *op. cit.*, p. 193-203.

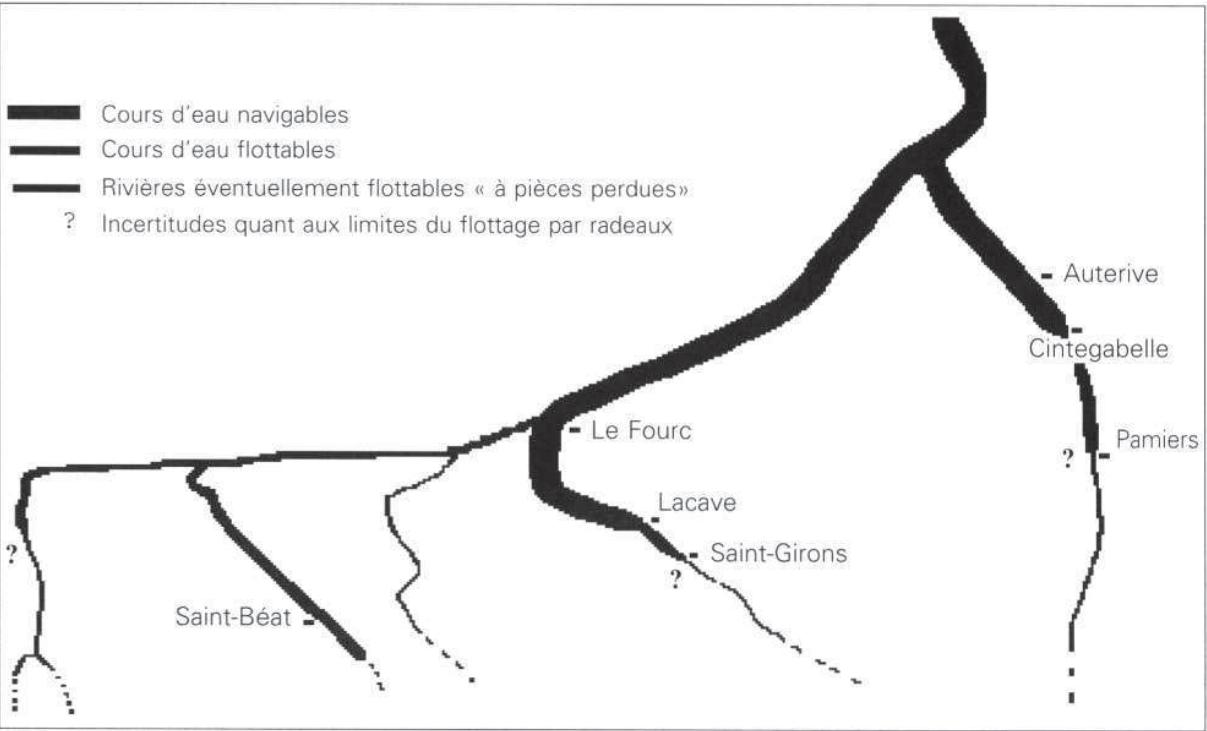
125. D'ailleurs, d'après une carte de Charles Morazé, Jean-Pierre Daviet ne mentionne pas la Garonne en amont de Toulouse comme voie navigable en 1780, voir J.-P. Daviet, *Nouvelle histoire économique de la France contemporaine. L'économie de la France préindustrielle, 1750-1840*, Paris, La Découverte, 1993, p. 29, d'après C. Morazé, *Les Bourgeois conquérants*, Paris, A. Colin, 1957. Pierre Léon et Charles Carrière font de même dans leur carte des canaux et cours d'eau navigables entre 1660 et 1789, voir P. Léon et C. Carrière, «La montée des structures capitalistes. L'appel des marchés», *Histoire économique et sociale de la France*, F. Braudel et C. Labrousse (dir.), Paris, PUF, 1970, t. 2, p. 172, fig. 14. Dans ses derniers travaux, Jean-Luc Laffont avance l'idée d'un modeste développement des activités portuaires et fluviales à Toulouse. S'il n'y a pas inactivité, il convient *a contrario* de «ne pas en surévaluer l'importance», voir J.-L. Laffont, «Toulouse face à la Garonne : la remise en cause d'un couple pluriséculaire (fin XVII^e-milieu XVIII^e siècles)», dans *Le Canal du Midi et les voies...*, *op. cit.*, p. 164-167.

126. Pour une approche récente de la question, voir F. Caron, *Histoire des chemins de fer en France (1740-2000)*, Paris, Fayard, 1997 ainsi que R. Marconis, «Politique ferroviaire et aménagement du territoire au XIX^e siècle», dans *À la conquête du temps et de l'espace : Les Révolutions des transports*, P. Delvit et M. Taillefer (dir.), Toulouse, Presses de l'Université des Sciences Sociales, 1998.

Carte 1 – Les vallées du bassin supérieur de la Garonne *

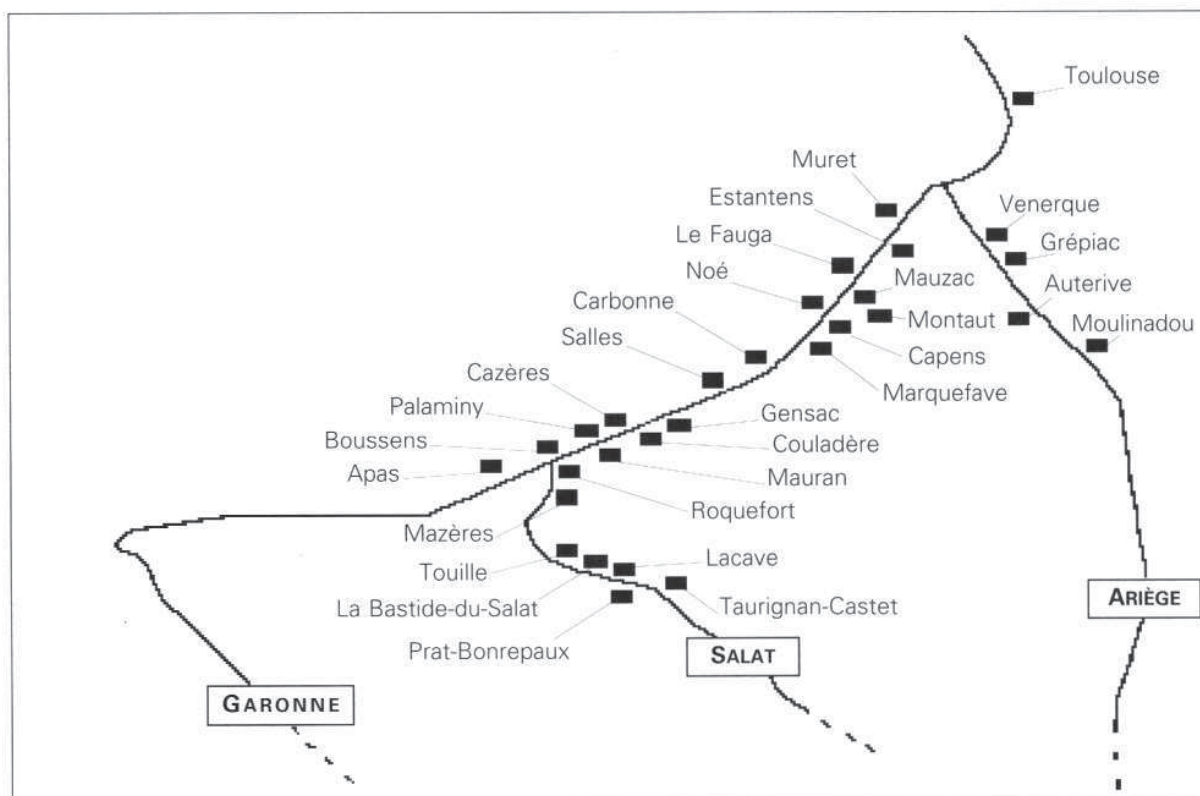


Carte 2 – Flottabilité et navigabilité des cours d'eau du bassin supérieur de la Garonne



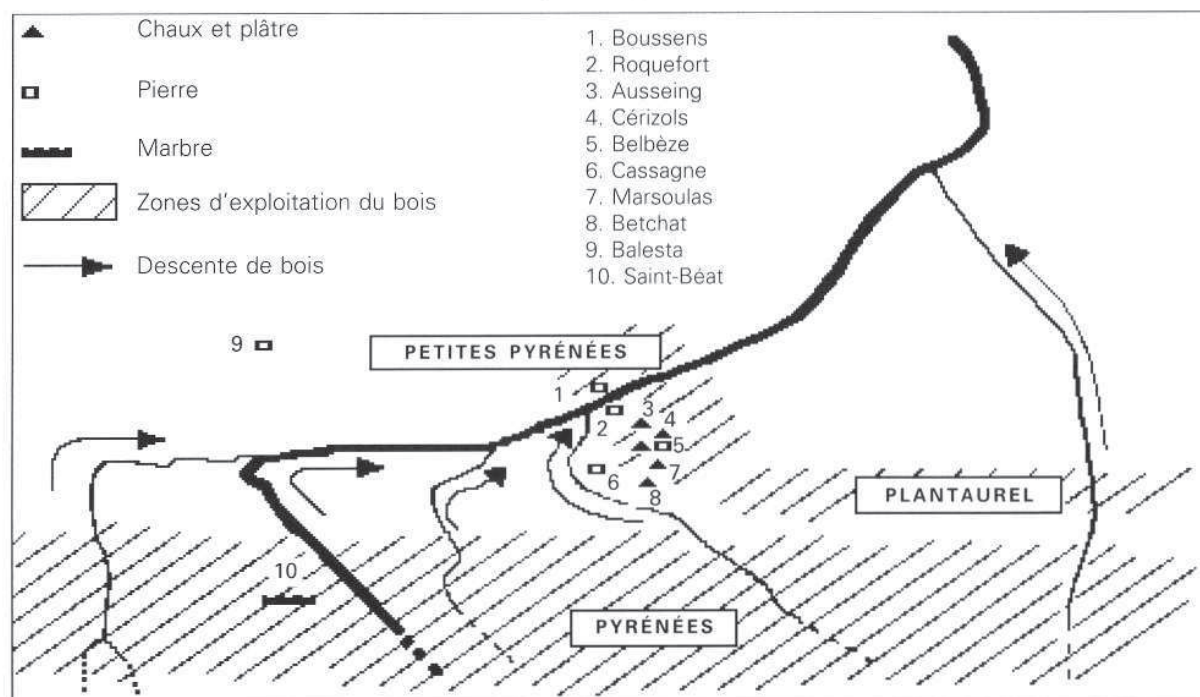
Source : Série C et sous-séries 3S et 1N aux Archives départementales de la Haute-Garonne.

* Cartographie de Jean-Michel Minovez.

Carte 3 – Ports qui ont des dépôts de bois en amont de Toulouse au XVIII^e siècle

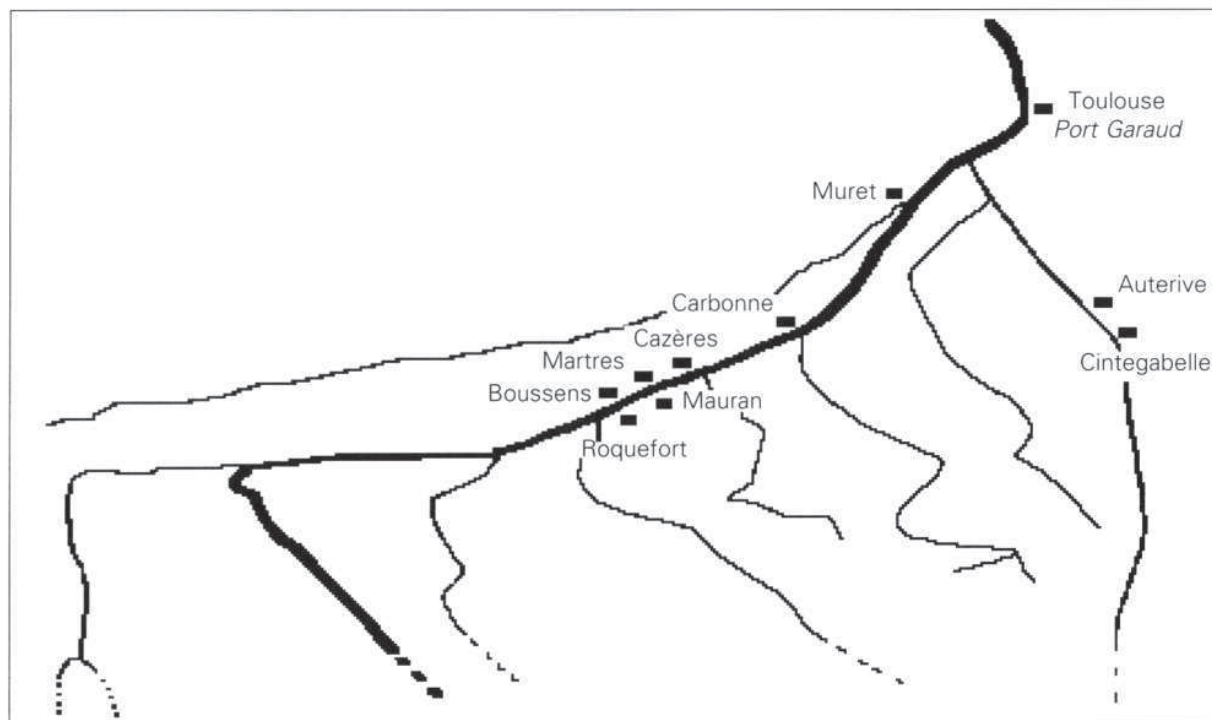
Source : B. Viguié, *Le commerce du bois à Toulouse, vers 1670-vers 1780*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le-Mirail, 1990, p. 21.

Carte 4 – Lieux d'extraction des calcaires et zone d'exploitation des bois exportés par la Garonne



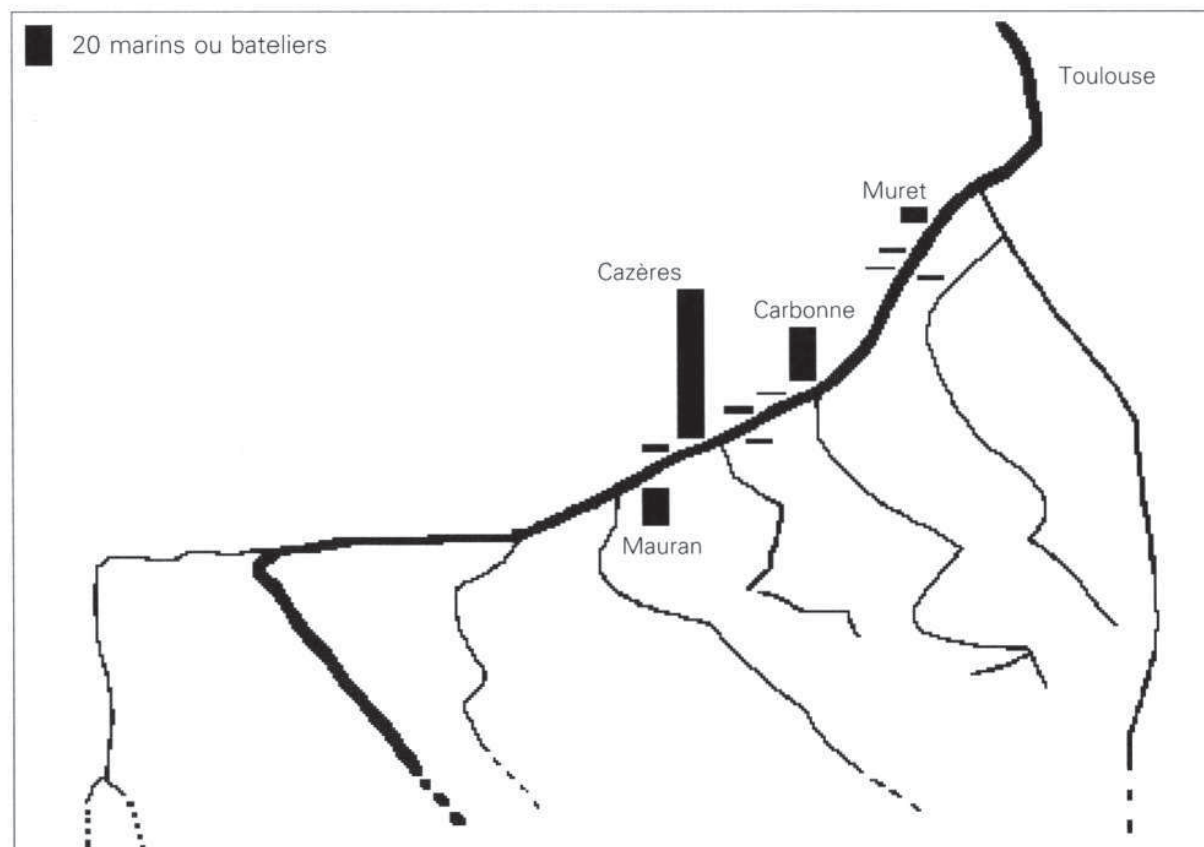
Source : Série C et sous-série 3S aux Archives départementales de la Haute-Garonne.

Carte 5 – Principaux ports du bassin supérieur de la Garonne



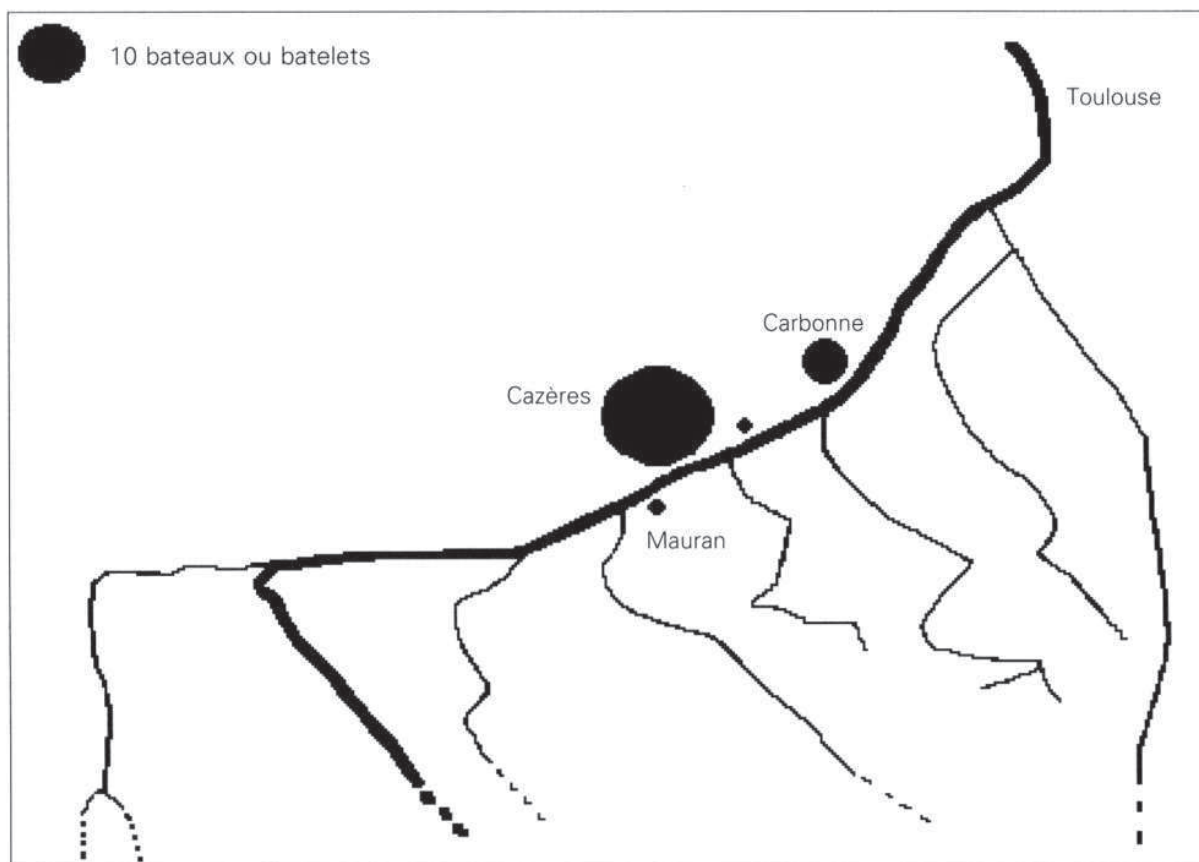
Source : Série C et sous-série 3S aux Archives départementales de la Haute-Garonne.

Carte 6 – Marins et bateliers entre Martres et Muret vers 1825



Source : Service Historique de l'Armée de Terre, MR 1225/ 13 à 18; A.-M. Rocher, *Reconnaissance militaire de la route de Martres à Noé faisant partie de celle de Tarbes à Toulouse*, 6 juillet 1826, tableaux statistiques.

Carte 7 – Bateaux et batelets entre Martres et Muret vers 1825



Source : Service Historique de l'Armée de Terre, MR 1225/ 13 à 18; A.-M. Rocher, *Reconnaissance militaire de la route de Martres à Noé faisant partie de celle de Tarbes à Toulouse*, 6 juillet 1826, tableaux statistiques.