

## UN APERÇU DE L'ACTIVITÉ SUR LE LOT A CASSENEUIL

Une conversation chez le coiffeur suffit parfois pour retrouver trace d'un document déjà ancien.

C'est ainsi que Monsieur BESSE, domicilié rue des Fours du Seigneur à Casseneuil, faisait connaître posséder un *Registre d'Éclusier*.

Grâce à son amabilité et à celle de son épouse, nous avons pu en avoir communication et découvrir ce grand registre noir, à l'aspect sévèrement administratif.

Nous l'avons réouvert et nous nous sommes laissés entraîner par notre imagination à vivre d'Avril 1899 à Juillet 1904 ... avec Jean DULAC, Éclusier à Casseneuil.

... Le Dimanche 31 Juillet 1904, comme tous les soirs, avant d'aller se coucher, Jean DULAC, ferma son registre noir. Avec un peu plus de nostalgie que d'habitude, car il avait complété la dernière page et savait que sitôt le Contrôleur de l'Administration des Ponts et Chaussées passé, ce grand cahier irait rejoindre ses frères sur une étagère. Il devrait y rester, car sous aucun prétexte sauf ordre écrit de Monsieur l'Ingénieur, il ne pourrait " en être retiré" et devrait constamment séjourner dans la Maison Éclusière.

Il rangea donc ce livre-journal sur lequel depuis plus de cinq ans, il consignait scrupuleusement, jour par jour, ses observations et son emploi du temps.

Puis, il emprunta les marches qui conduisaient de la première terrasse où se trouvait son logement à celle, au niveau inférieur, où était construit le magasin. Il en fit soigneusement le tour, vérifia que tout était bien fermé et prit l'escalier, appuyé à l'ancien mur d'enceinte de la ville qui permettait de descendre au chemin de halage. Il évita l'usine de Monsieur LESCAZES, - fabrique de machines agricoles qui amorçait sa mutation pour devenir productrice d'électricité - et alla observer " son " écluse et le Lot.

Ce soir là, le Lot aux eaux très basses, comme souvent en Juillet, était profondément calme, si calme qu'on avait peine à imaginer que de tout temps il avait vécu intensément.

La saga du Lot à Casseneuil, telle qu'on la contait aux veillées, Pierre DULAC, né dans le bourg, le six décembre 1842 de Pierre DULAC, cultivateur et de Marie ANGLARÈS, la connaissait bien.

.....

Au temps des Gaulois, et ensuite lors de l'occupation par les Gallo-romains, existait une batellerie très active même sur de petits cours d'eau qui ne furent plus utilisés par la suite. Non qu'ils aient été à l'époque d'une meilleure navigabilité, mais on les considérait comme le moyen de transport où la fatigue, les dangers et inconvénients étaient les moindres. Et jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, les rivières "ces chemins qui marchent" apparaissaient comme le moyen le plus approprié pour le transport des matériaux lourds.

Mais le Lot, ne fut pas toujours utilisé à des fins commerciales et en l'an 848, fut remonté par les Normands qui allèrent saccager l'Abbaye d'Eysses. (Villeneuve/lot n'allait naître que cinq siècles plus tard et seul existait le petit village de Gajac). La rivière pouvait aussi apporter guerre et malheur.

Plus pacifique, bien qu'entachée d'une guerre économique avec Bordeaux, fut son activité au 13ème siècle. Rendu navigable malgré la pente des eaux et grâce à l'établissement de barrages, (on en comptait onze de Fumel à Villeneuve), le Lot pouvait être utilisé dès 1311 de Cahors à Aiguillon. Mais le franchissement des barrages était toujours une opération périlleuse. Arrivé devant la chaussée, l'équipage s'agenouillait et s'en remettait à Dieu ou à Sainte Catherine, patronne des marinières. Puis on pointait sur le chenal et on s'abandonnait à la glissière ou "passelis", située entre une extrémité du barrage et une rive.

Ces barrages, doublés de fructueux péages, avaient été établis par Edouard I, Roi d'Angleterre dès 1272, ce qui n'empêcha pas les riverains ou Seigneurs locaux d'en usurper les revenus. Pour Casseneuil, on pouvait affirmer, grâce à un acte de 1450, que les droits de péage avaient été perçus dès cette époque.

Déjà les vins de l'Agenais alimentaient le commerce bordelais, ce qui n'allait pas sans heurts, la ville et juridiction de Bordeaux voyant avec déplaisir concurrencer son vignoble et cherchant tous les obstacles possibles, financiers ou juridiques à la libre circulation des vins du Haut Pays.

On disait aussi que le Lot fut en ce temps là l'une des voies de pénétration du Catharisme et **Penne** et **Casseneuil** notamment sont là pour l'attester. Mais le Lot ne fut plus entretenu et il fallut que Claude PELLOT, Intendant ( de 1664 à 1667), dévoué représentant de COLBERT en Guyenne, intervienne : Le Lot n'était plus navigable qu'en aval de Villeneuve.

Pour remédier à cette situation, avec comme souci de promouvoir le transport des vins de Cahors (qu'il estimait meilleurs que ceux de Bordeaux), du blé Quercynois, des prunes du Rouergue et du Quercy, des sels, épicerics et autres marchandises, PELLOT entreprit de grands travaux.

Ces efforts permirent au Lot d'apporter travail et richesses en période normale, mais ne l'empêchèrent pas de devenir lieu de brigandages en temps de misère ou de disette. Certaines actions des Casseneuillois, notamment des femmes, n'avaient guère conforté la réputation des habitants de la presqu'île. Entre 1628 et 1631, pendant la peste, les gens de Casseneuil qui pour se nourrir se livraient au pillage, arrêtaient les bateaux chargés de blé qui descendaient le Lot. Exactions qui recommencèrent en Août 1652, pendant la Fronde au détriment de marchands de Clairac, avec en prime de mauvais traitements que subirent trente blessés du Régiment d'Harcourt qui étaient à bord d'un bateau. Et enfin troisième incident du genre, le 21 ventôse de l'an 3 (11 Mars 1795) des attroupements de femmes empêchèrent à Casseneuil l'embarquement de grains requis pour Bordeaux.

Il n'était pas étonnant qu'avec les descendants de telles gens, les gardes-pêche aient de nombreuses difficultés, songea l'Éclusier. Cette pensée lui venait de ce que sa mission comprenait la charge de cette surveillance, en aval et en amont du barrage et verbaliser braconniers de lamproies, saumons ou barbeaux faisait partie de ses obligations..

De douloureuse mémoire, aussi, était l'accident du 5 Mai 1712. Les fidèles s'étaient groupés en trop grand nombre sur le bac qui se rendait au Mayne. Celui-ci surchargé, coula et trente sept personnes périrent, rive droite.

Le trafic du port ne se ralentit cependant pas puisqu'en 1718 Casseneuil exporta 6 000 sacs de grains et 3 000 pièces d'eau de vie. Les Consuls qui avaient signalé ces chiffres précisait que le Port de Casseneuil recevait des marchandises des juridictions de Villeréal, Castillonès, Causac, Montastruc, Saint Pastour, Castelnau et autres.

Cette vigueur commerciale avait néanmoins une contre partie désagréable. En 1747, il avait fallu interdire la navigation de nuit aux écluses et la pêche à moins de 50 toises (97 m,2) : En effet certains en profitaient pour dérober les plombs, crampons et autres ferrures aux portes des Écluses.

Mais, Jean DULAC faisait actuellement bonne garde et empêchait de tels vols. D'ailleurs, il était partisan d'une ferme discipline.

Savoir qu'en 1773, la Jurade avait du condamner un passeur à faire les réparations de stricte nécessité, l'en persuadait aisément.

Pourtant l'accident de 1712 commémoré par une procession n'aurait pas dû s'oublier. Cependant si les passagers ne s'étaient pas plaints, le bateau incriminé, malgré le danger qu'il représentait, aurait continué à faire le passage du bac du Mayne du Port au Port de Casseneuil.

Pour le 19ème siècle les registres municipaux, révélaient des chiffres significatifs de l'importance du port . Il desservait 20 Communes en 1852 et un relevé du Receveur des Contributions Indirectes de Casseneuil, précisait pour la même année que la Maison LAFON Frères avait commercialisé 6 000 barriques de vin et que les quatre autres Maisons de Commerce de la Commune en avaient fait autant. S'étaient ajoutés de nombreux autres produits : blés, prunes, bois de construction, de chauffage (1)

Et à propos des Ets LAFON, il circulait une histoire qui amusait beaucoup. On racontait que les fûts, partis de Casseneuil n'arrivaient pas tous, pleins, à destination et l'on disait que certains matelots payaient leurs dépenses d'auberge avec du vin. Aussi pour mettre fin à ces pratiques, Monsieur LAFON qui en avait été averti, prit la décision de suivre les chargements. Et l'on affirme que pendant les repas qu'il prenait, assis sur une barrique, les matelots auxquels il tournait le dos, soutiraient le vin de cette même barrique et le lui offraient à boire "si je n'étais pas venu avec vous, je jurerais que vous me faites boire mon propre vin, disait-il".

Enfin Jean DULAC n'ignorait pas que peu avant sa naissance commença la construction de l'Écluse. En 1837 débutèrent les transports de bois effectués par le Sieur CHABRIÉ, Maître de Bateau à Villeneuve sur Lot qui allait chercher les matériaux à Lavardac.

En 1838, l'Ingénieur agenais MAILLEBEAU, fit de fréquents séjours à Casseneuil pour diriger la construction des quais et le 13 mars de la même année, il passait contrat toujours avec CHABRIÉ pour aller chercher de la pierre à Fumel. Le premier voyage se fit le 10 avril 1838.

*1) de 1873 à 1891, la Maison LAFON qui achetait dix à douze mille barriques par an, expédia à Bordeaux 102 456 hl de vin)*

Dans le souci de compléter ces travaux, le 3 décembre 1835, l'Assemblée Municipale, sans doute consciente de l'expansion de la ville qu'entraînerait inéluctablement la constructions de l'Écluse, prit la décision de construire le **Pont Suspendu** et en 1846, celle de reconstruire la *cale*.

Cette navigation, cette activité de batellerie, sur ce Lot par lequel la ville avait vu venir invasions, messagers d'une foi nouvelle, richesses économiques, il y participait, lui bien sûr, plus humblement, en sa qualité d'agent subalterne de l'Administration des Ponts et Chaussées. Mais il y mettait beaucoup de conscience professionnelle et même de passion pour son métier. Sa plus grande fierté était de voir le Conducteur qui le contrôlait, le féliciter de la tenue et de la précision de son registre. Pourtant quel souci il lui avait donné au début : car il se rappelait avec émotion les recommandations de l'Ingénieur, lors de sa nomination, le 1er décembre 1881.

Celui-ci lui avait remis un extrait du règlement du 7 octobre 1843, un ordre de service et aussi un grand registre de l'emploi du temps de l'Éclusier. S'il n'était pas, bien sûr capable de réciter par coeur chaque article ou prescription, il avait bien à l'esprit le travail qu'il devait exécuter.



L'ordre de service, confirmé le 27 Mars 1888, précisait qu'il devait effectuer les travaux obligatoires suivants, en dehors de ceux prescrits par le règlement du 7 Octobre 1843, sans donner lieu à rétributions accessoires :

"Blanchiment à la chaux de l'intérieur de la maison éclusière. Peinture des contrevents, fenêtres, portes. Peinture des vantaux, entretien de la Cale de commerce de Casseneuil, du chemin de halage jusqu'au ruisseau situé à 400 mètres environ, en amont de l'Écluse, des guideaux, épis et pierres jusqu'à la Lède. Surveillance des travaux exécutés dans un rayon de Un kilomètre autour de l'Écluse".

Le règlement du 7 Octobre 1843, sur le Service des Éclusiers et Gardes de la Navigation, contenait 45 articles relatifs au Service de l'Écluse.

Il définissait les charges et responsabilités à assumer par l'Éclusier sous la surveillance des Ingénieurs, des Conducteurs et des gardes de la navigation.

Elles étaient diverses.

Il y avait la Garde des travaux d'art et des propriétés de l'État, le long de la rivière.

Bien sûr, la manoeuvre des portes et vantelles, avec en temps de crue une surveillance accentuée et l'obligation de se lever la nuit si nécessaire pour vider le sas. Au passage des bateaux, il fallait l'accomplir avec la plus grande promptitude possible et attaquer la manoeuvre dès qu'un équipage était signalé.

Chaque jour aussi l'Éclusier avait à constater et relever la hauteur des eaux et lorsque les eaux étaient à l'étiage, à contrôler le tirant d'eau des bateaux. En ces mêmes périodes d'étiage, il fallait aussi vérifier l'ouverture des vannes des usines alimentées par le Lot de façon à éviter que le niveau des eaux ne descende trop bas.

Une autre surveillance, pas facile celle-là, la pêche. A cette époque, tout le monde était pêcheur et beaucoup avaient leur gabarrot.

Aussi taquinait-on lamproies, saumons, barbeaux et autres espèces, en des circonstances que la loi réprouvait. Si, au début les Éclusiers n'avaient eu qu'une relative vigilance, depuis 1902 on avait déterminé des secteurs d'intervention et il fallait en rendre compte.

Détail piquant, la personne qui constatait les contraventions se voyait remettre un tiers des amendes. Cela ne facilitait guère les choses. De plus, tout procès verbal dressé devait s'enregistrer devant le Juge de Paix du Canton et le Maire de la Commune sur le territoire de laquelle avait été relevé le délit.

Au service et à la réglementation s'ajoutaient de nombreux travaux d'entretien : nettoyer portes, vantelles et galerie de l'Écluse, draguer celle-ci avec une drague à main pour assurer le bon fonctionnement de la manœuvre des portes, était un minimum. Il fallait aussi graisser crics et pignons et en temps de crue démonter les crics et les garde-corps des portes, de peur que le flot ne les enlève : ceci pour l'Écluse elle-même. Mais en outre, il fallait arracher les herbes et arbustes qui croissent sur les maçonneries des ponts, ponceaux et aqueducs du chemin de halage, entretenir les chemins, rampes et terre-pleins le long et aux abords de l'Écluse.

De même type était l'obligation d'assurer le bon entretien du devant de sa maison et du jardin attenant. Enfin assurer le bon entretien du logement de fonction et notamment les réparations locatives. C'étaient là les tâches quotidiennes auxquelles s'ajoutaient souvent en juillet et août, les gros travaux aux ouvrages, où avec l'aide d'ouvriers se calfataient les portes, se changeaient les madriers des pertuis, s'enrochait le pied du barrage, se rejointoyaient épis et perrés.

On comprenait mieux pourquoi il fallait une présence quasi constante.

## SERVICE DE LA NAVIGATION.

Condition absolue d'une nomination qui exigeait aussi de savoir lire et écrire, d'être de bonne vie et moeurs et de ne faire sous aucun prétexte le commerce des vins et eaux de vie, ou être intéressé dans la ferme de la pêche. Ne pas non plus recevoir d'argent des mariniers, négociants riverains ou fermiers de la pêche.

Oui, l'Éclusier connaissait bien ses charges et obligations et le registre journalier de son activité prouvait abondamment qu'il s'en acquittait parfaitement.

On pouvait en effet y lire de nombreux détails sur ses propres travaux et plus intéressants encore sur le trafic du Lot.

Un récapitulatif aurait fait ressortir qu'en dehors de son métier de cordonnier exercé à temps très partiel, Jean DULAC avait effectué, sans compter les passages de bateaux, en l'espace de 5 ans et 4 mois, plus de 800 interventions. Certaines étaient de courte durée, d'autres exigeaient une journée entière. Le tout pour un salaire modique, mais avec en prime un logement et un jardin fournis par l'Administration.

Des bateaux, il en était passé d'avril 1899 à juillet 1904. Le contrôle des bateaux en charge faisait ressortir (cf Page 39) 651 passages en descente et 604 passages en remonte, soit au total 1255 présences à l'Écluse (1).

Malheureusement, il n'était pas demandé d'indiquer la provenance, la destination, le nom du bateau et de son propriétaire. De plus depuis le 1er avril 1902 si on relevait le nom des bateaux on ne précisait plus la nature et le tonnage de leurs chargements, ce qui était fort dommage ... Qui se souviendrait (cf annexe n°2 et 1) que du 3 avril 1899 au 31 mars 1902 on transporta notamment :

- en descente :
  - 8 378 tonneaux de blé
  - 2 637 tonneaux de prunes
  - 915 tonneaux de briques
  - ~~697~~ 1 363 tonneaux de conserves
- en remonte :
  - 2 278 tonneaux d'engrais
  - 2 184 tonneaux de Houille
  - 1 234,5 tonneaux de bois (sans compter merrains, planches et peupliers)

Une constatation, si le blé était toujours le fret essentiel, vin et eaux de vie avaient disparu depuis 1900. Le Lot avait pourtant comme réputation d'être avant tout "la rivière des vins".

La période d'Avril 1902 à juillet 1904, n'avait pas été recensée en chargement. Seuls étaient indiqués les bateaux dont il connaissait bien les noms (cf annexe n°4) et dont le plus assidu était le "Courrier du Lot". Ce dernier, contrôlé 207 fois en 28 mois, il lui suffisait de fermer les yeux pour revoir sa fiche signalétique :

Propriétaire	:	MORILLON
Domicile	:	VILLENEUVE/LOT
Capitaine	:	MARROUSSY
Domicile	:	LE TEMPLE
Tonnage du bateau	:	150 à 180 d'enfoncement
Nombre d'homme d'équipage	:	4
Mode de traction	:	Vapeur aube 25 chevaux
Lieu de Départ	:	VILLENEUVE/LOT
Lieu de Destination	:	BORDEAUX
Voie navigable de destination	:	GARONNE

(1) La différence entre descente et remonte peut s'expliquer : par le pointage commencé et arrêté à un jour donné sur une courte période, plus que par des erreurs de l'Éclusier.

Certains bateaux aussi ne remontaient pas : Naufrages ou démolition à BORDEAUX (voir exemple dans "Navigation sur la Dordogne ")

Mais ces simples énumérations ne traduisaient pas toute cette vie dont le Lot et ses mariniers étaient emplis.

Les mariniers, quelle corporation courageuse et attachante!

Bien sûr, il y avait parfois quelques altercations, surtout quand deux bateaux se présentaient ensemble à l'Écluse mais en sens opposé. On l'accusait, ce damné fonctionnaire de favoritisme quelque choix qu'il fasse. Mais depuis son entrée en fonction, en 1881, Jean DULAC était devenu leur ami et il lui était arrivé lors de certaines festivités de la Sainte Catherine d'en héberger quelques uns bien empêchés de rentrer chez eux. Honorer le Dieu du Vin de préférence à sa Sainte Patronne, donne parfois de mauvaises jambes.

Mais pour la *fête des Catarinaires*, le 1er dimanche de Mai, beaucoup de choses étaient permises. Et passé la partie sérieuse, où chacun manifestait pieusement sa foi, quelle animation !

La ville était en liesse.

A l'arrivée de la Sainte, portée à bras d'homme au bord du Lot, au son des fifres et tambours, tout le monde dansait farandoles et rondeaux, à l'exception du "*gousta-bi*" (goutte vin) - le plus ivrogne de la corporation - qui pour avoir trop bien accompli sa mission, n'en avait plus la force. On l'allongeait en paix, sur le bord de la rive, là où habituellement se trouvaient les lavandières et on le laissait rêver tranquillement.

Le village lui, réuni, perpétuait la tradition et c'était joyeuses festivités.

Les mariniers, un monde déjà en disparition, avec la naissance des premiers chemins de fer.

On parlait d'en construire un, de VILLENEUVE/LOT à CASSENEUIL et le monde du Fleuve s'inquiétait.

Pourtant il se souvenait du temps où tout enfant, il admirait les gabarres. Il semblait à l'époque qu'elles seraient éternelles.

Bien évidemment, il n'avait pas connu la période où en arrivant au barrage le Maître de bateau soufflait dans sa come pour appeler les tireurs de corde. A cet appel, les travailleurs se rendaient, sans délai, pour haler la gabarre dans le bief d'en haut. Lui, n'avait vu tirer que les chevaux, seul mode de traction avant les vapeurs, ces vapeurs dont tous étaient persuadés que le progrès qu'ils apportaient sauverait les métiers de la rivière.

Les querelles des matelots avec les cabaretiers et aussi parfois avec les rouliers, tonneliers ou charpentiers de bateaux qui venaient ou travaillaient sur la rive étaient célèbres.

Avec les lavandières, c'était plutôt les apprentis des charpentiers de bateaux qui semaient la discorde lorsqu'occupés à brûler des huiles pour fondre leurs goudrons, ces polissons de calfats salissaient le linge étendu par les blanchisseuses

*Ce monde en mutation qu'entrevoit Jean DULAC, il allait évoluer très vite. Il ne savait pas ce soir là en évoquant ses souvenirs à la belle étoile, que l'Écluse avant un quart de siècle à peine, n'aurait plus aucune vie.*

Lui, continua malgré sa fatigue à s'en occuper; Il mourut usé, âgé de 70 ans le 11 septembre 1912, dans cette maison éclusière qu'il avait tant aimé.. Sa succession fut assurée par Monsieur et Madame SICARD, qui cessèrent leurs fonctions en septembre 1928.

Mais le Lot déclassé, l'Écluse ne devint plus qu'un ouvrage inutile. Puis elle disparut sous les eaux en 1952 lors de la mise en eau du Barrage de CASTELMORON.

Nous n'avons pas trouvé trace de registres antérieurs à 1899. Nous le regrettons, car une étude sur les denrées, fournitures et matériaux transportés aurait été intéressante sur une plus longue période.

Mais qui sait ! quelque armoire, grenier ou administration nous livrera peut-être quelque jour ses secrets.

*Jacky DUBREUIL*



## BIBLIOGRAPHIE

- . Registre de l'Éclusier d'avril 1899 à juillet 1904  
appartenant à Monsieur et Madame BESSE
  
- . Fonds E. LAFON
  
- . Revues de l'Agenais
  
- . Enquête auprès de Madame LABOUREL, née SICARD,  
fille du dernier Éclusier, domiciliée, Cité Sauvaud à CASSENEUIL
  
- . F. LOIRETTE : l'Aménagement du Lot navigable au temps de Colbert
  
- . L. BOURRACHOT
  
- . Archives municipales de Casseneuil
  
- . Ph. DELVIT : Quand le Lot était navigué

**REMONTE : Quantités recensées**  
entre le 3 Avril 1899 et le 31 mars 1902, soit 36 mois

	<b>1899</b>	<b>1900</b>	<b>1901</b>	<b>1902</b>	<b>TOTAL</b>
AVOINE	105	60	15	10	190
BLÉ			56		56
BOIS	341,5	476	335	82	1234,5
BRIQUE		12			12
CARTON	10				10
CERCLE		1			1
COLONIALE	77	67	83	5	232
CONSERVE		5	40		45
CRISTAUX		5	5		10
CUIR					0
DIVERS	190	375	1211	246	2022
EMBALLAGE		10			10
ENGRAIS	724	926	461	167	2278
FARINE	104	174	81		359
FER	58	35	38	5	136
FEUILLARD de B	1				1
FIL de FER	40		15		55
FUTAILLE	10				10
FÛT VIDE	13	2	2		17
GRAINE			5		5
HUILE	9	7			16
HOUILLE	654	873	552	105	2184
MACHINES	15	42	10	75	142
MACHINES AGRICOLES	20				20
MAÏS	33	62	10		105
MATÉRIAUX D'ENTR.					0
MERRAINS	50		25		75

	1899	1900	1901	1902	TOTAL
MOELLON		55			55
OEUF					0
PAPIER		10			10
PÉTROLE	239	201	95	25	560
PEUPLIER		30	80		110
PLANCHE		4	30		34
POIDS (?)					0
POINTE		10			10
POMME	2				2
PRUNE	89	5	41		135
REPASSE			25		25
RIZ	10				10
SUCRE		3			3
SULFATES DIV.	42	1	10		53
SON		5	18		23
SOUFRE		10			10
VERRE	10	12	15	10	47
VIN					0

- 1 - Engrais
- 2 - Houille
- 3 - Bois
- 4 - Pétrole

**DESCENTE : Quantités recensées  
entre le 3 Avril 1899 et le 31 mars 1902, soit 36 mois**

	1899	1900	1901	1902	TOTAL	" (1) "
BLÉS	1854	3545	2509	470	8378	1
BOIS	139	90		20	249	7
BRIQUES	295	220	365	35	915	4
COLTARDS		135	155		290	6
CONSERVES	740	318	305		1363	3
CUIRS	31	22		9	62	11
DIVERS	37	113	95	94	339	5
ENGRAIS						
FARINES		64			64	10
FILS DE FER	5				5	17
FUTAILLES				10	10	16
FÛTS VIDES	56	35	20	21	132	8
HOUILLES						
MATÉRIAUX ENT.	50				50	13
OEUFS	52				52	12
PLANCHES		4	20		24	14
POIDS	12				12	15
PRUNES	199	1163	1090	185	2637	2
VERRES	5				5	17
VINS	100				100	9

- Les quantités hors Fûts et Futailles sont exprimées en tonneaux si l'on se fie à l'Eclusier. Mais la valeur du tonneau pouvait varier avec la nature du chargement.

- La provenance et la destination en sont, hélas ignorées.

(1) Classement par quantité des produits transportés.

1 - blé ; 2 - Prunes ; 3 - Conserves ; 4 - Briques

**BATEAUX A L'ECLUSE**  
**Du 1<sup>er</sup> Avril 1902 à Juillet 1904**

**Nombre de Passages en remonte et descente**

	1902	1903	1904	TOTAL
ALICE		2		2
ALMA	4	4		8
ALSACE	2			2
ARMAGNAC	2			2
CÉCILE		1	1	2
CHARLOTTE		8	2	10
COURRIER DU LOT	64	96	47	207
DEUX COUSINS	3	9	17	29
DEUX FRÈRES		4		4
EN AVANT			1	1
ÉCLAIR	8		2	10
ÉVA	4			4
FAROUEL (V)	10	2	2	14
GARONNE			1	1
GERMAINE	3			3
INDÉPENDANT	17	28	14	59
INTRÉPIDE	3			3
IRMA		4	2	6
Jeune ANNA			1	1
Jeune LOUIS	19	29	13	61
Jeune MARCEL		1	1	2
Jeune MARTHE	3	32	13	48
Jeune PIERRE	25	24	14	63
JOSEPH	4			4
LÉON	9			9
LÉOPOLD	21	29	10	60
MICROBE (V)	2	2		4
POR KALA		4	4	8
SANS NOM			6	6
SUZANNE	18	26	39	83

## DESCENTE

	Janv.	Fév.	Mars	Avri	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept	Octob	Nov.	Déc.	TOTAL
1/4/1899 31/12/1899				9	14	10	12	2	4	7	8	5	71
1900	11	5	10	9	8	7	16	0	9	11	9	8	103
1901	7	7	6	5	7	5	11	0	8	12	11	10	89
1902	9	6	8	16	12	13	18	10	14	12	10	9	137
1903	15	10	12	16	11	9	17	6	16	18	11	13	154
1904	12	8	13	13	14	26	11						97
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>68</b>	<b>66</b>	<b>70</b>	<b>85</b>	<b>18</b>	<b>51</b>	<b>60</b>	<b>49</b>	<b>45</b>	<b>651</b>

	Janv.	Fév.	Mars	Avri	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept	Octob	Nov.	Déc.	TOTAL
1/4/1899 31/12/1899				8	9	8	7	2	7	9	9	11	70
1900	5	6	6	2	12	9	7	2	5	10	14	8	86
1901	4	5	7	5	6	11	9	0	6	7	8	5	73
1902	4	6	6	12	10	17	18	12	13	8	11	10	127
1903	14	9	14	13	12	11	17	5	15	18	15	11	154
1904	11	8	13	14	10	24	14						94
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>46</b>	<b>54</b>	<b>59</b>	<b>80</b>	<b>72</b>	<b>21</b>	<b>46</b>	<b>52</b>	<b>57</b>	<b>45</b>	<b>604</b>

**TOTAL DES MOUVEMENTS :**

DESCENTE ..... 651  
 REMONTE..... 604

## PASSAGE DE BATEAUX EN CHARGE

du 1<sup>er</sup> Avril 1899 au 31 Juillet 1904

<b>En charge</b>	<b>Avril 1899 Décembre 1899</b>	<b>1900</b>	<b>1901</b>	<b>1902</b>	<b>1903</b>	<b>jusqu'au 31/07/1904</b>
<b>DESCENTE</b>	71	103	89	137	154	97
<b>REMONTE</b>	70	86	73	127	154	94
<b>TOTAL</b>	141	189	162	264	308	191