



# VILLEMADAIS D'ANTAN



numéro 21 janvier 2007 le tramway (3)

La ligne de tramway partait de Montauban et nous avons dit dans le dernier numéro qu'il était difficile de savoir où se situait exactement ce point de départ. Les anciens que nous avons interrogés ne se souviennent que de la gare actuelle comme terminus ou point de départ et ne nous ont pas parlé de la place de la Préfecture ou de la gare de Villeneuve ! Il est probable que le départ ou le terminus était en fait la gare des trams, qui se situait à la place de la poste de Villebourbon.

La gare de Villemade existe toujours mais elle a été très remaniée (pour avoir une idée de ce à quoi elle ressemblait, il vaut mieux jeter un coup d'œil sur celle de Lafrançaise), elle se situait sur la route départementale au n° 1950. C'était un bâtiment tout simple qui comprenait côté voie un bureau, une salle d'attente, une cuisine, sur le derrière deux chambres, des latrines et un cellier accolés.

La ligne qui était à voie unique se dédoublait à l'arrivée de la gare, ce qui permettait aux trains de se croiser. Le pont qui dessert la maison voisine à l'angle de la départementale et du chemin de Villevieille était celui sur lequel passait le tramway.

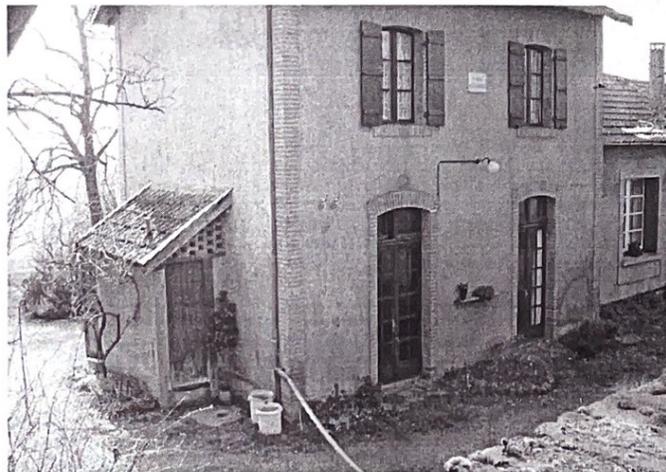
Le chef de gare était une dame, Mme Jeanne Marty, née Gabriel. Les descendants de « la » chef de gare, toujours à Villemade, ont conservé la pendule comtoise qui donnait l'heure dans la salle d'attente. La pendule de la gare était de marque Emile Renous.

Voici les horaires pratiqués en 1930 :

Montauban	6 h. 50	16 h.	Molières	9 h. 05	18 h. 20
Villemade	7 h. 18	16 h. 30	Vazerac	9 h. 34	18 h. 46
Lafrançaise	7 h. 50	17 h. 04	Lafrançaise	10 h. 04	19 h. 11
Vazerac	8 h. 14	17 h. 29	Villemade	10 h. 33	19 h. 35
Molières	8 h. 38	17 h. 53	Montauban	10 h. 58	20 h. 35.

Cela nous donne idée du temps qu'il nous aurait fallu pour aller faire des courses à Montauban ou vendre une paire de poulets à Lafrançaise ou aller voir le cousin de Molières. Et admirons la précision de l'horaire !

Voici quelques souvenirs de Villemadais ou voisins

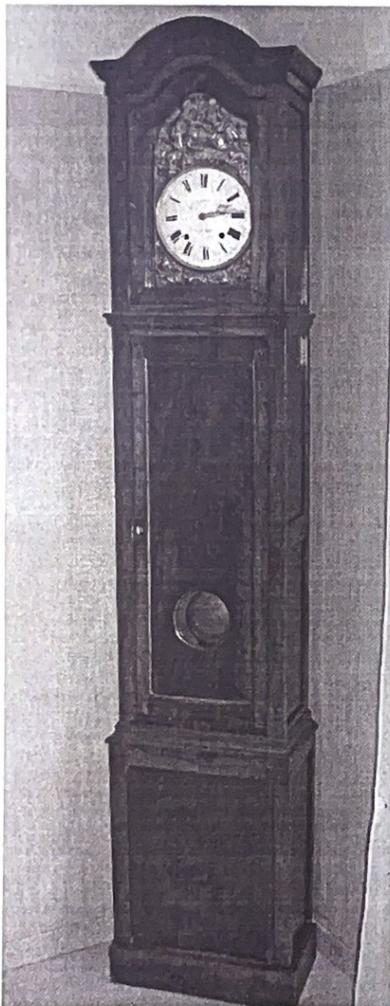


Des amis de Lafrançaise nous racontent : une femme s'est tuée en tombant de sa carriole parce que le cheval s'est emballé au passage du tramway. En 1926, une automobile a été accrochée par le tramway au pied de Lapeyrouse, le conducteur a été grièvement blessé et le passager, qui était le curé de Lunel a été tué. Par contre personne n'a le souvenir qu'il y ait eu des accidents sur notre commune.  
(en photo, la gare de Lafrançaise)

Mme Bonnenfant : nous le prenions pour aller voir des parents à Rouzet. Je ne me souviens pas être descendue du train pour le pousser dans les côtes.

André Barroso : mes parents racontaient qu'ils le prenaient pour aller à Montauban et je me rappelle l'inscription « Gare de Villemade ». La voie passait sur la banquette (côté opposé aux platanes) ou en bordure des champs. Les gens montaient sans que le train s'arrête, sauf évidemment aux gares.

Un Villemadais, dont nous tairons le nom (même s'il y a prescription) : mon père, quand il était jeune, a fait dérailler le train en mettant des cailloux sur la voie. Il y a eu enquête de gendarmerie mais l'affaire a été étouffée. Il paraît qu'à Lafrançaise le tramway a aussi déraillé parce des enfants avaient coincé des cailloux dans l'aiguillage et il a fallu toute une journée pour remettre la locomotive sur les rails.



M. Chambart : je suis allé chercher à la gare un colis de sardines expédié par des parents de Bretagne. La voie de chemin de fer passait parfois d'un côté de la route à l'autre et mon cheval avait du mal à couper la voie, il fallait descendre et le faire passer. Des chevaux étaient effrayés quand le train les dépassait ou qu'ils dépassaient le train !

Mme Bourdoncle : on entendait siffler le train et on allait le voir et la chef de gare veillait sévèrement à ce qu'on ne s'approche pas trop près. Nous avions de la famille à Rouzet et, pour la fête votive, nous y allions en train le matin et nous revenions le soir.

Mme Beutes (de St-Hilaire) : des habitants du quartier montaient en gare de St-Hilaire pour aller vendre la volaille au marché de Lafrançaise le mercredi.

M. Monrouziès (né en 1906, de St-Hilaire) : nous étions aller presser du fourrage à Vazerac ; les balles étaient chargées sur des wagons de marchandises et transportées à la gare de Montauban d'où elles étaient expédiées à Sète ou à Béziers pour les chevaux employés dans les vignes.

Mme Cassé (née en 1914) : quand j'avais 4 ans, avec ma grand-mère, on allait le voir passer sur la grand route, on l'entendait siffler et il fumait beaucoup. Je l'ai pris pour aller à Lafrançaise, il n'allait pas vite, il y avait deux wagons et on était une dizaine ; pour qu'il puisse monter la côte, il a fallu que les passagers descendent !

(en photo la pendule de la gare de Villemade)

Voilà quelques souvenirs. Si des lecteurs ont des choses à nous dire sur ce tramway, nous serions très heureux de les communiquer à l'ensemble des lecteurs. Et quand vous prendrez la départementale pour aller à Montauban ou à Lafrançaise, rêvez au petit train...

#### Proverbe occitan :

#### Per la fièra a Montalban, se cal pas pus matin levar

Pour la foire de Montauban, il ne faut pas se lever plus tôt (parce que, souvent, il pleut)



# VILLEMADAIS D'ANTAN



numéro 22 février 2007 histoires de rivières (1)

Le bac le plus connu à Villemade et dont quelques uns se souviennent encore est celui qui faisait traverser le Tarn de Villemade à Barry-d'Islemade, au lieu dit « Villevieille », derrière la maison Labruyère, où l'on peut voir encore l'armature en fer (la chèvre) qui tenait le câble. Il était gratuit, parce que pris en charge par les communes. Le passeur habitait Barry-d'Islemade, de l'autre côté du Tarn. Pour tous ceux qui habitaient rive droite, côté de Villemade, il fallait donc l'appeler et il fallait crier « Gardèla » (prononcer « Gardelo »). Il répondait « Arrivi » (j'arrive). Il paraît que certains plaisantins, de l'autre côté, répondaient « Arrivi » à la place de « Gardela » qui n'avait pas entendu et celui qui avait appelé se morfondait du côté Villemade !

« Gardèla » en fait était le véritable nom de l'ancien passeur, Albert Gardelle, décédé en 1957. Son gendre, Jean Soulié (qui avait le surnom de « Jeanti », diminutif de Jean), décédé en 1965, lui succède et François Soulié, le fils de Jean, décédé en 1999, prend la suite de son père, mais quand on avait besoin de leurs services, on les appelait toujours « Gardèla ».



Traversaient tous ceux qui avaient à faire de l'autre côté, plus particulièrement les enfants protestants qui, le jeudi, allaient au catéchisme à Lagarde, les paroissiens protestants qui, le dimanche, allaient au culte, les jeunes qui, pour la fête de Lagarde, traversaient (avec leur vélo) et revenaient de nuit et tous ceux qui avaient des parents ou des amis à voir sur la rive gauche. Quand l'eau était calme et pas trop haute, la barque se conduisait à la perche (la gaffe) ou à la godille. Mais quand l'eau était haute et qu'il y avait du courant, la barque était fixée à un câble par une roulette et un fil de fer (la « finela »).

La barque, maintenue dans un certain cap par une rame à l'arrière, était aidée par le courant pour traverser. Elle pouvait contenir une quinzaine de personnes et quand elle était chargée, il valait mieux, sur les conseils du passeur, être le moins remuant possible.

Gardèla pêchait et vendait le poisson et, pendant les crues, avec beaucoup de courage et d'adresse, récupérait le bois amené par l'eau. Il avait l'art d'arrimer les troncs d'arbre dans le courant et de les amener sur la rive.

Henriette Bonnenfant et Mme Bourdoncle se souviennent qu'elles empruntaient le bac pour aller voir des parents à La-Ville-Dieu et qu'elles n'étaient pas très rassurées car l'eau n'était pas loin du bord de la barque. Les Brousse le prenaient presque tous les dimanches après-midi pour aller voir de la parenté à Albefeuille. Sur la fin, le bateau fatigué prenait de l'eau et il fallait écoper avec une boîte de conserve.

Pendant la guerre, des maquisards en difficulté ont demandé à M. Labruyère de les faire passer rapidement de l'autre côté. Mme Labruyère se souvient avoir traversé habillée en communiant à l'âge de quinze ans pour aller faire la communion au temple d'Albefeuille

(plus exactement de Barry d'Islemade puisque le temple est construit sur la commune du Barry). Quand le passeur attendait du monde, il lui arrivait de se reposer sur un sac sur la berge. Sur ses vieux jours, comme il était un peu dur d'oreille, il fallait crier fort pour le faire venir. Parfois sa femme le remplaçait.

Mme Ambal se souvient : cela se passait avant la fin de la guerre 39-45 ; nouvellement arrivée à Villemade, elle apportait au propriétaire une partie du métayage, à savoir des œufs et de la volaille. Elle transportait tout cela dans une carriole derrière son vélo, puis elle le passait sur le bac.



2 photos du bac, une en 1931,  
l'autre avec monsieur Labruyère



particulière à l'église). Bien plus tard, vers 1945-46, Mme Maury, née Brousse, se souvient avoir traversé, sans être trop rassurée, à ce même endroit, au dessus de l'écluse sur des « sabots », deux frères embarcations jumelées. Quelqu'un nous a affirmé que le passeur, en 1930, s'appelait Antonin Ver.

Signalons aussi qu'un bac a existé sur l'Aveyron à la Pointe (route départementale 627 Montauban-Moissac) jusqu'en 1855, date de la construction du pont actuel. Le Bulletin communal de Villemade du bicentenaire 1990 indique quelques tarifs (date non précisée) : 3 liards pour un cheval, un bœuf, une vache, une ânesse et par personne, 12 sous pour une voiture à deux roues, 7 sous 6 deniers pour une charrette d'une paire de bœufs chargée (3 sous si elle est vide), 12 sous pour une charrette à quatre chevaux chargée avec son conducteur (6 sous si elle est vide), 3 deniers pour un cochon ou une brebis, 1 denier pour une dinde ou une oie.

#### **Proverbe occitan :**

#### **Quand trona al mes de fevrièr, cal montar las barricas al solhièr**

Quand il tonne en février, il faut monter les barriques au grenier (la récolte de vin sera mauvaise)

Le bac a cessé de fonctionner en 1953. Voici comment le bulletin communal de Barry d'Islemade raconte la fin :

« 1953 – Motocyclettes et vélosolèx empruntent les ponts du Saula et de Montauban. François Soulié, le facteur, donne un coup de main à son père pour tirer le bac en haut de la rive afin de le démonter et de brûler son bois. En fait, étant trop usagé pour servir à quoi que ce soit, après de bons et loyaux services, de multiples exploits, on l'oublie dans un coin... on le renie, sa fin est des plus logiques : fatalement sous les ronces... livré à l'abandon ».

Il semble qu'il y avait une autre possibilité de traverser le Tarn, au Palais, à l'emplacement de l'usine électrique. Ce n'était pas un bac mais l'éclusier, qui avait une barque, assurait des passages, au moins pour les voisins et amis. Mme Cassé se souvient : vers 1920, l'éclusier nous a fait traverser pour aller à l'inauguration de l'église d'Albefeulle-Lagarde et une autre fois pour aller à une mission (une cérémonie religieuse



# VILLEMADE D'ANTAN



numéro 23 mars 2007 histoires de rivières (2)

Dans le précédent numéro, nous avons parlé du bac de Villevieille.

Un autre bac était proche de Villemade, celui de Piquecos, sur l'Aveyron. En voici l'histoire racontée par Yvan Castagné, ancien maire de Piquecos et habitant à Malgarnit, tout près du gué : « C'est le 6 janvier de l'an 1762 que la Communauté de Piquecos dut se réunir en assemblée pour décider le mode de paiement des frais d'installation du premier bac, semble-t-il, du port de la Gravière. Le devis des travaux fut estimé à 400 livres (ce qui correspondrait approximativement à 20 000 francs de nos jours). D'un commun accord, l'assemblée décida d'emprunter pour deux ans la dite somme de 400 livres et décida en même temps un impôt pour rembourser cet emprunt. On construisit donc le bac, on prépara les abords du port et on enfonça solidement en terre sur chaque berge deux grands pieux de bois, protégés par une couche de goudron, la « craba » en occitan, entre lesquels était tendu un câble de 95 mètres de longueur. Celui-ci était tendu à deux mètres environ au dessus de l'eau, à cause des inondations relativement fréquentes. Une poulie reliée au bac par un cordage glissait sur le câble. Lorsque le passeur lâchait les amarres, le bac se déplaçait poussé sur son flanc par le courant de l'Aveyron. Grâce à la mobilité de la poulie, le bac atteignait ainsi l'autre rive. En période de basses eaux, le passeur se servait d'une gaffe, faute de courant.

L'administration centrale surveillait de très près l'organisation de ce mode de transport, tant sur le plan technique que sur le plan financier. Un technicien des Ponts et Chaussées venait deux fois par an contrôler sur place l'état du matériel.

Les services du Trésor pour le recrutement des passeurs procédaient par adjudication. L'appel d'offres se faisait « à la chandelle ». En 1831, trois passeurs étaient en concurrence et il fallut six chandelles avant que le sieur Padié obtienne le marché pour la somme de 415 F. Après avoir lu attentivement le cahier des charges et après avoir fourni un certificat de bonne vie et mœurs, signé par son maire, il pouvait se considérer comme responsable des passages de l'Aveyron à Piquecos.

Le passeur devait payer tous les six mois à l'administration sa redevance, dont le montant variait avec l'importance du trafic, et ceci pour une durée généralement de six à douze ans. Par contre, il gardait le montant des droits de passage mais, d'après le règlement, tout l'entretien du bac (cordage, câble, gaffe, etc...) ainsi que la bonne tenue des abords du port lui incombaient.

Le montant du tarif des passages décidés par le maire de Lafrançaise était adressé au préfet du département, qui les officialisait. C'est ainsi que, pour le bac de Piquecos, il a été demandé en 1849 : « Pour une personne non chargée, 5 centimes ; pour un âne, chargé 8 centimes ; pour un porc, un mouton, un cochon de lait, 3 centimes ; pour une paire d'oies ou de dindons, 2 centimes ». La traversée d'une voiture suspendue à deux roues, 50 centimes ; celle à quatre roues, 80 centimes. Les habitants de la commune ne réglaient que la moitié du droit ; par contre les gendarmes et les militaires porteurs d'ordre ou de feuille de route en étaient dispensés. Plus tard, en 1899, le progrès de la technique modifia les moyens de transports. Il fallut ajouter à la liste des tarifs du passage celui concernant les vélocipèdes à deux roues, 10 centimes ; à plus de deux roues, 15 centimes ; à deux roues mais muni d'une machine motrice, 15 centimes. Quant à la voiture automobile à deux places et à quatre places, il fallait régler respectivement les sommes de 50 et 75 centimes.

La nuit, la traversée ne pouvait se faire. Le bac et le bateau étaient amarrés et retenus à la rampe par une chaîne et un cadenas.

Le bac avait en général 3 mètres de large sur 11 mètres de long. Il était construit en bois de chêne et son plateau supérieur en bois de peuplier. Il servait au transport du bétail et du matériel. La barque avait 1.20 mètre de large sur 8 mètres de long, ses extrémités étaient effilées et relevées sur 1.50 mètre de part et d'autre, elle ne pouvait recevoir que cinq ou six passagers qui faisaient la traversée la plupart du temps accroupis, surtout quand les eaux étaient hautes.

Le passeur habitait au port sur la rive droite dans une maisonnette dont le loyer était pris en charge par la commune.



en photo le confluent de l'Aveyron à droite, et du Tarn.

Ce bac n'a jamais eu en fait une activité très importante, à la différence de ceux de Loubéjac et de la Pointe. Il a quand même fonctionné pendant deux siècles avec des hauts et des bas. En effet ce ne fut pas toujours facile pour le passeur et les utilisateurs. C'est ainsi que le passeur Jean Tissendé a écrit le 10 août 1862 au Préfet une lettre de protestation. Il demandait à celui-ci de prendre des dispositions pour éviter que certains propriétaires de « batelets » cessent de faire traverser leurs amis et connaissances. Une telle concurrence déloyale lui portait préjudice. Le produit annuel de son travail ne lui rapportait plus que 293 francs 34 centimes. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, cette organisation du trafic si bien établie se détériora à la longue, à tel point que l'Etat, propriétaire du bac, s'en désintéressa. Il fut acquis alors par la Commune. »

#### **Proverbe occitan :**

##### **La gorga vantada, i a pas de peis**

Dans le trou d'eau qu'on te vante, il n'y a pas de poisson (quand on te vante quelque chose, méfie-toi)



# VILLEMADAR D'ANTAN



numéro 24 avril 2007 histoires de rivières (3)

Depuis le Moyen Age, et sans doute avant, le Tarn était navigable (comme la Garonne), il l'était à partir de Gaillac et permettait le transport de lourdes charges jusqu'à Bordeaux. Nous devons les renseignements qui suivent à deux livres : « Moissac, al canton » de Christian Bedel et « Histoire de Montauban » de Daniel Ligou.

La circulation fluviale pouvait être arrêtée quand il n'y avait pas assez d'eau en été ou à cause d'une crue importante et aussi à cause des guerres ou de l'insécurité.

Dès le Moyen Age, il y avait un trafic important de vin depuis Montauban jusqu'à Bordeaux et ensuite sur l'Angleterre. En 1308, Philippe le Bel rappelle que les rois de France et les abbés de St-Théodard (ce sont les suzerains du château de Villemade) avaient la coutume et le droit, depuis la fondation de Villemade, de percevoir une somme de vin sur chaque bateau chargé de cette denrée et passant par le péage de Villemade. Les bateaux transportaient aussi des céréales, de la farine, des tissus (les fameux « cadis » de Montauban, des draps de laine teints en bleu assez grossiers mais très solides), des fruits. Au retour, ils étaient moins chargés puisqu'ils revenaient à contre-courant et qu'il fallait les tirer ; ils ramenaient du sel, du poisson séché ou salé, des harengs, des morues ou même de la chair de baleine et aussi des produits manufacturés anglais, tels que des gants de Londres.

En 1788, il est passé à Villemade neuf bateaux transportant 252 tonnes. Entre 1840 et 1845, il est passé à l'écluse aval de Montauban 258 bateaux vides et 1905 bateaux chargés (au total 16355 tonnes). Cette navigation s'est arrêtée dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, concurrencée par le canal latéral à la Garonne ouvert en 1856 mais surtout par le chemin de fer. Le Tarn a été déclassé comme voie navigable en 1926.

« Le type de bateaux utilisé, la gabarre, qui restera en service jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle, était une grosse barque non pontée, construite en bois de chêne. Longue et étroite, avec un fond plat, elle utilisait à la fois la rame et la voile, tandis qu'un aviron en forme de pelle, à l'arrière, faisait office de gouvernail. L'armement du bateau comprenait en outre des perches utilisées dans les passages à faible profondeur, des cordes pour le halage à la remontée, des gaffes et des grappins destinés à accoster sur les grèves. L'équipage, réduit souvent à deux ou trois hommes pour laisser le maximum de place à la cargaison, devait faire preuve d'une grande dextérité dans les manœuvres, surtout à l'automne et au printemps, périodes des hautes eaux ou même des crues. Et les naufrages de ces barques lourdement chargées n'étaient pas rares ».

Combien durait le voyage de Montauban jusqu'à Bordeaux ? Au 18<sup>e</sup> siècle, il fallait huit jours si tout se passait bien et quinze à vingt jours pour revenir, onze heures pour remonter de Moissac à Montauban.

Les bateaux descendaient le Tarn en se laissant porter par le courant. Pour remonter, ils devaient se faire tirer, haler : on a employé d'abord des hommes, que l'on louait sur place, puis des chevaux (**notre carte postale à Moissac**) ou des bœufs. Au cours du 18<sup>e</sup> siècle, pour régulariser le cours de la rivière, on l'a équipée de barrages et d'écluses. Il y avait deux barrages et donc deux écluses à Villemade, un sur le site actuel de l'usine électrique (on voit encore quelques restes de l'écluse à côté de l'échelle à poissons) et un autre en face de chez M. Ferret, qui s'appelait le barrage du Payral, auquel on accède par le chemin de la Pointe. Ce dernier barrage a été démoli dans les années 1980 mais l'écluse est toujours là, derrière les ronces et les orties : son bâti de briques est intact, les portes ont perdu leur bois mais ont gardé

leur ferraille, plusieurs bites d'amarrage et le treuil d'une porte sont toujours bien visibles, et l'on peut admirer la maison de l'éclusier, très bien rénovée.

Le chemin de halage (lo camin de tira, en occitan) devait être entretenu : les riverains étaient tenus de couper tous les trois ans tout ce qui gênait. Il suivait la rive droite du Tarn depuis Montauban jusqu'à l'écluse du Payral où il passait sur la rive gauche jusqu'à la chaussée de Ste-Livrade. Ce chemin figure encore sur le cadastre comme chemin communal depuis le chemin de Jean Boyé jusqu'à l'ancienne chaussée du Payral mais sur certains tronçons il a disparu, mangé sans doute par la rivière. Du chemin de Jean Boyé jusqu'à Montauban, il a été rétrocedé par l'État aux riverains et il n'existe plus.

Deux anecdotes racontées par des anciens et concernant le Tarn. Une croix sur le chemin de la Pointe près de la maison Ferret, démolie lors d'un élagage, aurait été érigée en souvenir d'un hussard qui se serait noyé. Il suivait le chemin de halage, son cheval a fait un écart, est tombé à l'eau. Le cheval s'est sauvé mais pas le cavalier (dans le début du 20<sup>e</sup> siècle ?).

En 1956. René Brousse va, avec José Cocolo, tailler des arbres à Albefeuille à vélo en passant par le pont du Saula. Pour revenir, quelqu'un se propose de les ramener en bateau. Il fait déjà sombre (c'est en plein hiver) et la barque suit la berge sous les arbres. René est accroché par une branche et se retrouve à l'eau. Le conducteur de la pirogue lui tend sa rame et René peut remonter dans la barque. Il en a été quitte pour une belle peur et un bon bain glacé...

Un autre cours d'eau traverse la commune de Villemade, le Grand Mortarieu (il reçoit le Petit Mortarieu comme affluent sur la commune de Montauban) qui va se jeter dans l'Aveyron à proximité de la Pointe. Les anciens se souviennent qu'il y avait du poisson et surtout des écrevisses. Un lieu dit non loin du chemin de Lestang et sur le bord de la rivière se nomme la Mouline, ce qui veut peut être dire qu'il y avait à cet endroit un petit moulin qui fonctionnait quand il y avait suffisamment d'eau.

Sept ponts permettent de le franchir, sur le chemin de la Pouzaque, sur le chemin de Lestang, sur la vieille route de Montauban, sur le chemin de Villevieille, sur la vieille route de Moissac (ce dernier porte le nom de pont aux chèvres), plus deux ponts privés, un près de la Mouline et l'autre entre la départementale et le chemin de Pradès.

**Proverbe  
occitan :**

**Abrial  
pluvios,  
mai  
secados,  
ren lo  
paysan  
uros**

Avril  
pluvieux,  
mai sec,  
rend le  
paysan  
heureux





# VILLEMADAT D'ANTAN

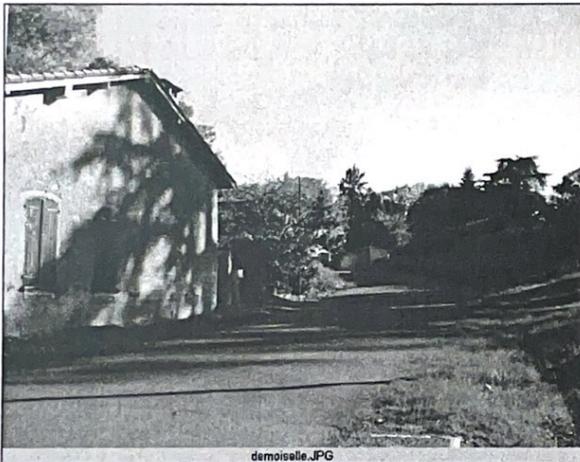


numéro 25 mai 2007 L'école privée de filles (1)

Pendant près d'un siècle, la commune de Villemade a eu, en plus de l'école publique, une école primaire privée de filles.

D'après un rapport du curé (M. Vidailiac) à son évêque le 17 novembre 1926, cette école a été créée en 1868 et le pensionnat en 1925.

Elle a cessé d'exister en 1964 au départ de l'abbé Ratier. Elle a commencé dans un bâtiment place du Monument aux morts et, après 1905, ce bâtiment s'étant effondré, elle a été transférée dans une ancienne ferme sur la vieille route de Moissac au bas de la côte à la sortie du village. Dans le hangar, une salle de classe a été aménagée, plus un préau. Dans le reste de la maison, on trouvait la cuisine, le logement des religieuses et le dortoir des pensionnaires. Le « balet », auvent devant la maison, fréquent dans les maisons anciennes de la région, qui servait de pièce supplémentaire aux beaux jours, avait été conservé. Par la suite, s'est ajoutée dans la maison une salle de théâtre, nous en parlerons dans d'autres numéros.



Égrenons quelques souvenirs. D'abord **Mme Marthe Casse** : je suis entrée à l'école en 1919, je parlais moitié français moitié patois. J'habitais au Palais et, au bout du chemin, il y avait deux garçons qui m'amenaient à l'école et qui, le soir, venaient me chercher, mais ils n'avaient pas le droit d'entrer dans l'école. Nous étions 20 à 25 filles, dont 7 ou 8 pensionnaires. Il y avait deux religieuses (de la congrégation des sœurs de Vaylats), la mère supérieure qui faisait l'école et une autre religieuse qui faisait la cuisine.

Moi, je portais mon panier pour midi et l'école nous fournissait la soupe. Les sœurs ont été remplacées par Mlle Ruard, qu'on appelait Noémie ou « la demoiselle ». Comme celle-ci était seule, pour éviter les ragots, il fallait qu'une dame aille coucher dans l'école et ma grand-mère assurait ce rôle. Conséquence heureuse : pendant la crue de 1930, elle était à l'école et non pas dans sa maison qui a été emportée par l'inondation. La punition, quand on n'avait pas écouté par exemple, c'était de nous mettre à genoux sur des grains de maïs dans le « balet ». J'appartenais aux Croisées, une association pieuse, on faisait des réunions et on avait une tenue : béret (qu'il ne fallait pas mettre de façon trop cavalière), chemisier blanc, jupe bleu marine. À l'église, il y avait séparation entre les filles de l'école libre et celles de l'école laïque. Un jour, du côté de Boy, il y a eu une bagarre entre les partisans de l'école libre et ceux de l'école laïque : l'instituteur et le curé ont pris leur vélo et sont allés les séparer.

**Mme Antonia Buzenac** est entrée à l'école quelques années après : je suis entrée à l'école à 5 ans en 1924, je venais à l'école à pied (depuis le gué de Piquecos) puis après 1930 à vélo. La 1<sup>o</sup> année, il y avait 2 sœurs et Mlle Ruard. Par la suite, Mlle Ruard est restée seule, assurant la classe, le pensionnat (4 ou 5), la nourriture, le jardin, les repas du curé et le jeudi l'ouvrage

pour les plus grandes (tricot, broderie). Au pensionnat, lever à 7 h, ablutions à la pompe, messe, petit déjeuner. On participait à la vaisselle et à l'épluchage des légumes.

**Mme Odile Lesprit** : j'ai été à l'école de 1932 à 1940. Je portais mon repas et, à midi, je mangeais à l'école. Je me souviens d'une copine qui avait des poux, d'une autre qui avait des engelures aux doigts (et la maîtresse n'en tenait pas compte quand elle donnait des coups de règle sur les doigts !). La demoiselle m'envoyait souvent voir quelle heure il était au clocher du village (il n'y avait donc pas de pendule ou de montre dans la salle de classe...) Je faisais partie des Croisées de la Vierge et j'ai encore l'étoile que l'on mettait au béret. Deux enterrements m'ont marquée : celui d'un jeune de dix-huit ans ; après la sépulture, nous avons été invitées à manger dans la famille, comme cela se faisait en ce temps-là, et celui d'une petite fille de 3-4 ans tombée dans un chaudron d'eau bouillante. En récréation, nous jouions à la ronde, à la corde, au croquet. À l'ouvrage, nous apprenions à coudre, à tricoter, à faire du canevas et aussi à chanter. Le curé, qui disait son bréviaire à proximité, nous surveillait et n'hésitait pas à nous punir s'il le jugeait bon

**Mme Jacqueline Déjean** : je suis rentrée à l'école en 1939 comme externe à l'âge de 5 ans et jusqu'à 14 ans. Mais à l'âge de 11 ans, j'ai manqué presque toute l'année à cause de la maladie de mon père. On allait à la messe à 8 h. à l'église, puis il y avait la classe de 9 h. à midi. A midi, catéchisme à l'église. Ensuite on montait le repas au curé par le petit sentier. Je rentrais manger à la maison. La classe reprenait de 14 h. à 17 h. Souvent, à 17 h. on allait à l'église pour une prière, la confession ou pour astiquer les chandeliers. Quand des enfants mouraient, toute l'école assistait aux sépultures. Pendant la guerre de 39-45, au moins 5 enfants sont morts soit à la naissance soit vers l'âge de 3 ans. Il y avait aussi l'ouvrage, où nous apprenions à coudre et à tricoter. Je me souviens d'une amie (Reine Viguié) qui a tricoté une écharpe pour son papa prisonnier.



**Proverbe occitan :**

**Annada de fen, annada de res**  
Année de foin, année de rien (il a trop plu)