

Le grand œuvre de Pierre-Paul Riquet (1^{re} partie)

UN IMMENSE OUVRAGE POUR RELIER TOULOUSE À LA MÉDITERRANÉE Creusé à partir de 1667 au départ de Toulouse, le Canal royal de Languedoc, futur Canal du Midi, aurait dû passer bien plus près du centre ville. Mais les Capitouls en décidèrent autrement...



Ci-dessus la Toulouse de la fin du 17^e siècle contournée par le Canal qui passait alors en pleine campagne.

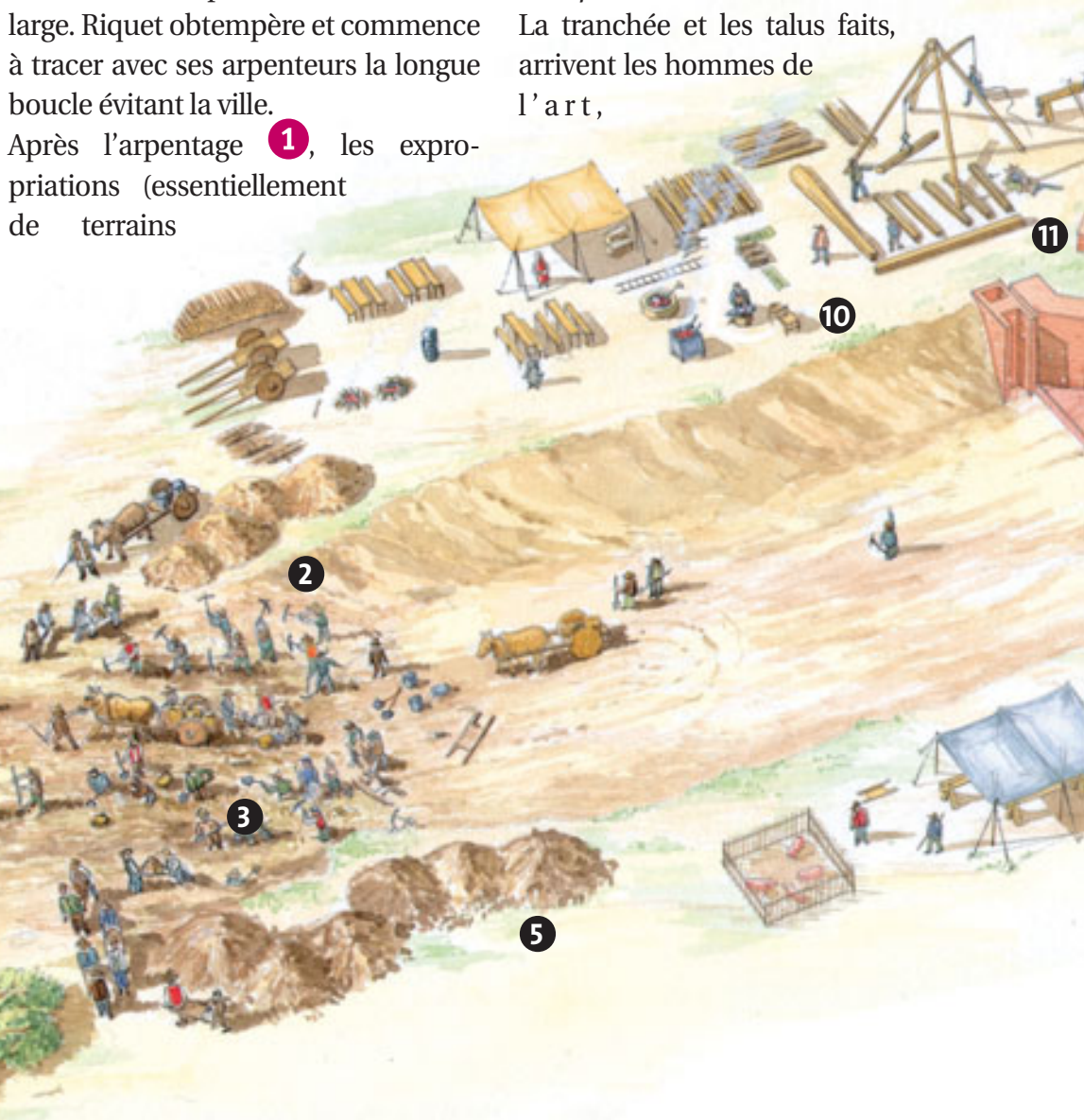
Et si le Canal du Midi n'était pas passé par Toulouse ? Dans ses premiers projets, au début des années 1660, le biterrois Pierre-Paul Riquet, s'il est assez précis sur la portion techniquement stratégique autour du seuil de Naurouze en Lauragais, reste dans le flou pour le reste du trajet : son canal des deux mers pourrait rejoindre la Garonne par l'Agout et le Tarn ou bien, mieux, par la vallée du Girou, ce qui aurait l'avantage de le faire passer au bas des jardins du château de Bonrepos où Riquet a l'une de ses demeures. Mais il faut à Riquet des appuis pour mener son grand œuvre à bien, particulièrement à Toulouse où siègent deux puissances : le Parlement, efficace relais de l'État royal dans tout le Midi central, et l'archevêque qui dirige les États de Languedoc, l'une des administrations autonomes les plus puissantes et les mieux gérées du royaume. Le canal partira donc de Toulouse, un peu en aval du Bazacle, mais ensuite ? Pour faire des économies, on pense

d'abord le faire passer dans le fossé des murailles, soit à peu près à l'emplacement des actuels boulevards mais les Capitouls s'y opposent, officiellement par peur d'inondations dans la ville, en fait car ils sont fâchés que le Canal échappe à leur juridiction, étant « fief » de Riquet et ses descendants par ordre du Roi. Ils ordonnent donc qu'il passe à 600 toises, soit plus d'un kilomètre au large. Riquet obtempère et commence à tracer avec ses arpenteurs la longue boucle évitant la ville.

Après l'arpentage **1**, les expropriations (essentiellement de terrains

agricoles) qui, autour de Toulouse, ne créèrent pas de problèmes, les indemnités étant élevées et payées par les États de Languedoc. Ensuite commence le chantier proprement dit avec le terrassement **2** qui consiste à creuser le lit du canal à même le sol. Les ouvriers sont nombreux **3** car tout se fait à la main et faciles à trouver car la paye est bonne. Sans compter les ouvrières, Riquet privilégiant leur embauche car elle lui coûtent moins cher : « *Toutes les femmes qui me viendront, je les prendrai*, écrit-il à Colbert en 1669, *dans la pensée que ces femmes travaillant à forfait feront autant de travail que les hommes qui travaillent à journée, qu'il ne m'en coûtera pas tant et que je verrai plus tôt la fin de mon entreprise* »...

La tranchée et les talus faits, arrivent les hommes de l'art,

**1****2****3****5****10****11**

Ci-dessous l'écluse de Garonne, point de départ du Canal du Midi à la fin du 17^e siècle. Ce n'est qu'à la fin du 18^e siècle que la construction du Canal de Brienne (et des ponts jumeaux) permettra aux navires venus des Pyrénées par la Garonne d'accéder directement au Canal du Midi en évitant un transbordement au Bazacle. Au 19^e siècle, l'œuvre de Riquet sera prolongée jusqu'à Bordeaux par le Canal latéral à la Garonne.

Ci-dessous, la double écluse de Bayard depuis l'arpentage et début du chantier en 1667 jusqu'à la première mise en eau et inauguration en 1674. Aujourd'hui en face de la gare Matabiau, elle a été remaniée au 20^e siècle où elle a perdu son moulin et l'un de ses bassins.

artisans maçons qui exécutent les ouvrages, ponts et surtout écluses. Celles de Toulouse, en chantier dès 1667 (l'édit du Roi autorisant la construction du Canal est de fin 1666) permettront à Riquet de se faire la main : d'abord rectangulaires **4**, elles ne résisteront pas à la pression des talus de terre qui les bordent, formés avec les quantités creusées **5** et qui seront ensuite plantés d'iris ou de joncs pour mieux les maintenir. Finalement, la forme ovale s'imposera sur tout le tracé du Canal car elle permet d'équilibrer les pressions, lui donnant en plus ce petit air baroque qui a tant contribué à son charme. Les maisons éclusières, **6** ou les moulins **7** sont construits dans la foulée. Ces derniers, source de revenus complémentaires, sont accompagnés d'un bâtiment faisant office de magasin (entrepôt), d'habitation et d'écurie pour la famille qui l'exploite **8** et d'un bief, voie d'eau permettant de faire tourner la meule **9**. On trouve aussi sur le chantier

(jusqu'à 12000 personnes au plus fort de la saison de travail), une vingtaine de contrôleurs et inspecteurs « généraux » sous les ordres de Riquet. À Toulouse, le Canal est mis en eau dès 1674 avec sans doute une inauguration en grande pompe : Capitouls, parlementaires, archevêque **13** et Riquet, se demandant sans doute s'il verra la fin du plus grand chantier de l'Europe de son temps et surtout si cela lui rapportera quelque chose. Car si le Canal permet alors d'aller jusqu'à Castelnau-dary, les années 1670 voient s'accumuler les ennuis : Louis XIV se lance dans une guerre qui va assécher les finances publiques alors que Riquet a dépensé presque toute sa fortune de grand percepteur des gabel-

sont légion et il faudra attendre 1683 pour autoriser la navigation commerciale et 1685 pour signer la réception des travaux. Pas encore suffisant pour assurer la pérennité de l'ouvrage qui souffre de tous côtés du terrible régime hydrographique régional. Le Canal ne pourra devenir véritablement opérationnel qu'après les très importants travaux menés par Vauban de 1686 à 1694. Enfin

les, ces fructueux impôts sur le sel qui en ont fait l'un des hommes les plus riches du Midi. Les devis sont largement dépassés et le Canal ne peut encore rien rapporter. Le créateur du Canal passe les dernières années de sa vie à courir d'un bout à l'autre de son grand œuvre, accumulant les chantiers comme s'il voulait mettre l'État dans l'impossibilité de revenir en arrière et meurt finalement en 1680 en laissant une énorme dette à ses héritiers. Quelques mois plus tard, le 15 mai 1681, le Canal est pour la première fois totalement mis en eau. Mais les problèmes

achevé 14 ans après la mort de son créateur, le Canal va faire l'admiration de l'Europe car c'est alors le plus important ouvrage public du continent et peu à peu prend toute sa place dans l'économie toulousaine, sujet de notre prochain numéro de juillet-août. ●

À lire : « Toulouse et le Canal du Midi », Nicolas Marqué, Empreinte 2007. « Le Canal du Midi, Merveille de l'Europe », Michel Cotte, Belin-Herscher 2003.

STUDIO IFFÈREMENT

Texte : Jean de Saint Blanquat
Illustrations : PX Grézaud
Merci à Samuel Vannier de VNF pour son aide