



Le grand œuvre de Pierre-Paul Riquet (suite et fin)

COMMENT LE CANAL A TRANSFORMÉ LE FAUBOURG SAINT-ÉTIENNE Après les aléas de sa construction par Riquet au XVII^e siècle (voir à *Toulouse* n° 2) le Canal des deux mers va lentement monter en puissance. Le quartier à l'est de la ville, à l'époque « mal famé », va en profiter et le port Saint-Étienne deviendra le centre du commerce des grains et la principale porte d'entrée de la ville à partir du milieu du XVIII^e siècle.

C'EST D'ABORD le quartier des potiers. Expulsés de Toulouse au XIV^e siècle par les Capitouls qui craignaient les incendies, ils vinrent s'installer aux alentours de la porte Saint-Étienne, entre la ville et les

côteaux de Guilheméry où ils allaient se fournir en argile. Autour d'eux, toute une population, artisans, ouvriers agricoles, jardiniers, aubergistes, voleurs, mendiants, prostituées, profitant de ce que la loi toulousaine ne

s'appliquait ici qu'épisodiquement (d'où moins de taxes et de surveillance) mais en supportant aussi les inconvénients comme les terribles parties de « campe », batailles de rue opposant des centaines de participants



Ci-dessus le Port Saint-Étienne à la fin du 18^e siècle, « siècle d'or » du Canal du Midi. Borné au sud par le pont Saint-Sauveur ① (propriété des États de Languedoc qui l'entretiennent avec soin) et au nord par le pont de Guilheméry ② (propriété de la ville qui s'en soucie peu). Également la maison des « sœurs grises » ③ qui distribuaient le bouillon aux pauvres, la place Dauphine (et son marché) ④ future place Dupuy), la porte Saint-Etienne ⑤ et le cimetière Saint-Sauveur ⑥ où les étudiants chirurgiens venaient se servir en cadavres.

au cours desquelles tous les coups étaient permis. Zone en marge de la ville, sur un axe secondaire, le faubourg Saint-Etienne va voir son destin changer avec l'arrivée du Canal royal de Languedoc. Dans sa longue boucle autour de Toulouse, c'est ici que la voie d'eau créée par Pierre Paul Riquet passe au plus près des murailles. C'est donc ici que les premiers bateliers qui l'empruntent dès le début des années 1670 viennent décharger leurs marchandises. Problème : le canal est plus étroit ici qu'ailleurs et dès qu'il y a six barques d'amarées, le passage est bouché. Premier projet de port en 1685 : il s'agirait de créer un bassin avec une île « qui servira pour attacher les bateaux et empêcher que les écoliers ou autres ne puissent les rompre comme ils font présentement ». Mais les Capitouls, hostiles au Canal par principe (ils n'ont pas autorité sur la zone qu'il traverse), ne veulent pas payer et les difficultés financières des « seigneurs du Canal » (Riquet est mort ruiné en 1680 et son « fief » a été sauvé par l'entrée provisoire des créanciers au capital) vont retarder la construction d'un vrai bassin. En 1708, enfin, le Canal a son port : un bassin désormais un peu plus large et rectiligne, bientôt environné de magasins surmontés de logements ⑦ et de hangars ⑧, d'un « château » ⑨ servant à la fois de local technique, de siège social et de

tribunal (tous les délits commis sur le Canal y sont jugés) et d'une « recette » ⑩ où les usagers viennent payer les droits aux

Seigneurs du Canal : 6 deniers le quintal par lieue parcourue pour les marchandises (4 pour les matériaux de construction), 30 sols par jour ou 6 sols par lieue pour les passagers. De quoi payer les employés et les réparations mais aussi engranger de confortables bénéfices. Tuteurs de l'ouvrage (ce sont eux qui ont acheté les terres nécessaires à la construction) et soucieux de développer le commerce de leur grande province, les États de Languedoc finissent par obtenir des Seigneurs du Canal un passage du tarif à 4 deniers. Car si Riquet a convaincu le Roi de l'aider à construire le Canal pour « ruiner l'Espagne » et détourner les flux de commerce internationaux passant par Gibraltar, les États de Languedoc ont eu eux toujours en vue un objectif beaucoup plus local : faire descendre le blé du Haut Languedoc toulousain vers le Bas Languedoc narbonnais, biterrois et montpelliérain qui pourrait en échange lui vendre son vin. C'est ce double flux qui va, après une longue et poussive période de mise en route, assurer le succès du Canal et faire du faubourg Saint-Etienne, dès le milieu du XVIII^e siècle, le quartier des marchands de grain jusque là concentrés en ville autour de la Halle de la Pierre (à l'emplacement de l'actuelle place Esquirol). En plus de cette activité commerciale, le quartier devient la porte d'entrée de Toulouse pour une foule grandissante de voyageurs empruntant le Canal ⑪ qui permet de joindre les villes de la Méditerranée à la capitale du Languedoc à une vitesse inhabituelle pour l'époque (quatre

jours pour aller de Béziers à Toulouse !) tout en jouissant d'un confort plus qu'appréciable à côté des cahots et des hasards des diligences. Une glacière ⑫ (encadrant le petit bâtiment des archives du Canal ⑬) est construite à côté du pont Saint-Sauveur pour proposer des rafraîchissements aux voyageurs qui sont escortés, jusqu'à leur entrée en ville, par une foule de quémandeurs, marchands ou farceurs. Octobre, quand il faut expédier les grains mais aussi faire rentrer les parlementaires, et mai, mois de la Fête Dieu locale (célébrant l'expulsion des protestants en 1562) qui attire un monde fou en ville, sont les deux grands moments du port Saint-Étienne. Devenu la principale entrée de Toulouse et si bien placé à proximité des beaux quartiers du Parlement, le faubourg est encore transformé par la création des larges allées partant du Boulingrin en 1752. Si les grandioses projets aquatiques (un bassin, relié au Canal, aurait occupé presque tout le Grand-Rond avec au milieu, une île formée par un monument à la gloire de Louis XIV et de Riquet) ne se réaliseront pas faute d'argent, les temps anciens semblent oubliés et quand le frère du nouveau roi Louis XVI, le comte de Provence, vient visiter Toulouse en 1776, on n'hésite pas à lui faire traverser le faubourg, il y a peu si mal famé, que l'on a jonché de fleurs et décoré de guirlandes de lauriers jusqu'au Canal. Le bassin est lui utilisé pour des « joutes marinières » et des feux d'artifice très suivis. Grâce au Canal, la vaste zone entre Saint-Aubin et le Boulingrin est devenue le premier et le plus étendu faubourg de la ville. ●

À lire :

« Toulouse et le Canal du Midi », Nicolas Marqué, éditions Empreinte, 2007. « Le Canal du Midi, "Merveille de l'Europe" », Michel Cotte, Belin Herscher, 2003. « Le Canal royal de Languedoc », Nouvelles Éditions Loubatières, 2009

STUDIO IFFÈREMENT

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