

REPÈRES

Les grandes étapes

7 oct. 1666 édit royal de construction.

1667 début des travaux.

1671 construction du port de Sète.

1672 mise en eau du versant Atlantique.

1^{er} octobre 1680 mort de Riquet.

15 mai 1681 inauguration du Canal Royal de Languedoc.

1686 à 1694 Vauban améliore l'ouvrage.

1776 le Canal de Brienne relie le centre de Toulouse.

1787 jonction à la Robine pour relier Narbonne.

1856 trafic record grâce au Canal Latéral de la Garonne.

1858 achat du bail du Canal par la Compagnie des Chemins de Fer (chute du trafic).

1898 nationalisation.

1980 fin du trafic de fret commercial.

1996 patrimoine mondial de l'Humanité.

350^e anniversaire de l'édit de construction du Canal des Deux Mers

Le Canal du Midi, qui traverse Ramonville sur plus de deux kilomètres, constitue un écrin de verdure et un cadre d'activités de loisirs que chacun d'entre nous apprécie quotidiennement. Colonne vertébrale du projet tourisme qui fera l'objet d'un prochain numéro du *Var*, nous souhaitons faire honneur à la date anniversaire de l'édit royal qui fut à son origine.

▲ *Accueil des envoyés du Roi par Pierre-Paul Riquet, J.-N. Sylvestre, Musée du Biterrois.* Premier tunnel fluvial au monde, le tunnel du Malpas montre l'audace de Riquet. Ignorant l'ordre de Colbert de stopper le chantier suite aux éboulements répétés, il continue les travaux en secret. En moins de huit jours, un tunnel d'essai soutenu par une voûte cimentée fut percé avant l'arrivée des envoyés du Roi.

Une entreprise titanesque

Le 7 octobre 1666, Louis XIV signe l'édit royal pour la construction d'un projet pharaonique pour l'époque : un canal reliant l'océan Atlantique à la mer Méditerranée baptisé alors Canal royal de Languedoc. Comment et pourquoi, alors que tous ceux qui l'ont précédé depuis l'Antiquité n'ont jamais abouti, le projet de Pierre-Paul Riquet est-il devenu, avec le château de Versailles, l'un des deux chantiers du « Grand Siècle » ?

Classé au patrimoine mondial de l'Humanité en 1996 (lire p. 8), le Canal du Midi – qui doit son nom aux révolutionnaires de 1789 – est désigné comme « l'une des réalisations de génie civil les plus extraordinaires de l'ère moderne ». Pourtant, rien ne destinait son concepteur, Pierre-Paul Riquet, un « roturier »

de Béziers, certes homme d'affaires extrêmement fortuné, à la réalisation d'une telle œuvre. Les historiens s'accordent sur le fait que le Canal royal de Languedoc est le fruit de l'obsession d'un homme, exceptionnel à plus d'un titre, qui a su répondre aux enjeux politiques et économiques de son époque.

UNE DES RÉALISATIONS DE GÉNIE CIVIL LES PLUS EXTRAORDINAIRES DE L'ÈRE MODERNE...

L'aventure du canal de jonction des Deux Mers démarre en novembre 1662 lorsque P.-P. Riquet, fermier général des gabelles du Languedoc Roussillon (lire p. 7), présente son projet à Colbert, contrôleur général des Finances et véritable bras droit de Louis XIV.

Apporter et contrôler l'eau

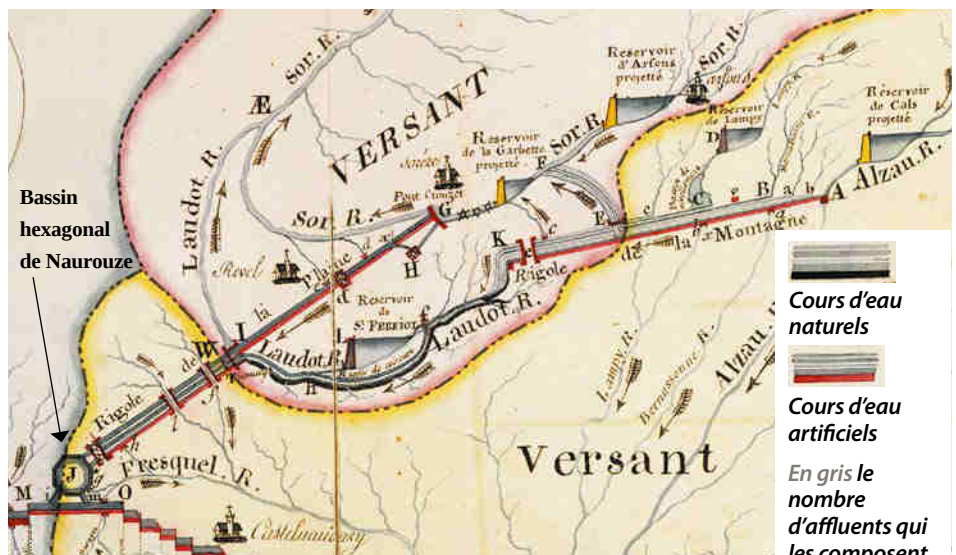
Alors qu'aucun de ses prédécesseurs n'y était parvenu (lire ci-contre), Riquet convainc les experts désignés par Colbert en 1663 de la viabilité d'un tel projet en proposant des solutions à une difficulté jamais surmontée. Comment relier Toulouse, située à 130 m de dénivelé, à la Méditerranée en passant par un point culminant à 190 m ?

S'inspirant du Canal de Briare qui reliait la Loire au Loing depuis 1642, Riquet trouve la solution : le fameux « canal de partage à bief* » qui permet de relier deux vallées en franchissant une crête. Afin de maintenir le mouillage pour la navigation dans le bief et pour compenser la quantité d'eau perdue à chaque franchissement d'écluses, il propose de construire une rigole d'alimentation munie de vannes, depuis un barrage réservoir situé en amont.

Mais il restait encore à trouver suffisamment d'eau (6 millions de m³ à débit constant !) pour remplir un réservoir destiné à alimenter un canal de 240 km ; et à localiser le lieu où amener cette eau

pour qu'elle se déverse uniformément de part et d'autre du seuil de partage des eaux entre les versants atlantique et méditerranéen.

C'est ce qu'il fait en proposant en 1664 la construction à Saint-Ferréol du plus grand lac artificiel jamais conçu, alimenté par un réseau de ruisseaux de la Montagne noire (carte ci-dessous) ; un complément d'eau était apporté en aval de Carcassonne par d'autres cours d'eau. Une rigole de 34 km devait diriger l'eau du lac vers le bassin octogonal de Naurouze, conçu pour contrôler le débit de l'eau et la répartir entre l'est et l'ouest du canal.



* section d'un canal délimitée par deux écluses.



LE CANAL EN CHIFFRES

- 14** ans de travaux
- 12 000** ouvriers et ouvrières
- 240 km** de long + **193 km** via la Garonne jusqu'à l'Atlantique
- 328** ouvrages d'art (dont **63** écluses, **130** ponts, **55** aqueducs, **7** ponts-canaux, **6** barrages, **1** tunnel)



PROJETS JAMAIS RÉALISÉS

D'Auguste à Henri IV, le rêve de relier « les deux mers » par un canal a inspiré d'innombrables projets. Ce n'est qu'à partir de l'ère moderne que ceux-ci se sont précisés. On peut citer ceux de : Nicolas Bachelier en 1539, Pierre Reneau en 1598, Bernard Arribat en 1617, Richot et Baudan en 1633 et Thomas Scorbiac en 1662



À VOS AGENDAS !

Lors de la vidange décennale du lac de St-Ferréol, les Musée et Jardins du Canal du Midi proposent des visites accompagnées les dimanches de novembre à 15 h (sur réservation au : 05 61 80 57 57) et des conférences gratuites les 5 et 26 novembre à 17 h 30.

◀ **Les 9 Écluses de Fonserannes franchissent une dénivellation de 21,50 m sur 300 m.**



MIRABEAU: UN PETIT-COUSIN DE RIQUET

Pierre-Paul Riquet est issu de la même branche provençale que Honoré-Gabriel de Riquetti (1749-1791), comte de Mirabeau, célèbre député du Tiers État aux États généraux de 1789.

Des compétences exceptionnelles

En 14 ans, Riquet a conçu et supervisé une œuvre de génie civil incroyable pour son époque en proposant des solutions :

- techniques parfois inédites (nivellement, écluses, barrages, ponts-canaux, tunnel de Malpas, aqueduc, port de Sète, etc.) aptes à surmonter des obstacles naturels considérables (reliefs, nature des sols, inondations et crues) ;
- financières pour payer jusqu'à 12000 ouvriers et le matériel nécessaire.
- humaines : l'art de négocier avec Colbert, les ingénieurs du roi, les États de Languedoc, d'affronter leur scepticisme ou leur opposition, de s'entourer

d'un personnel compétent, de recruter, organiser et diriger un chantier gigantesque.

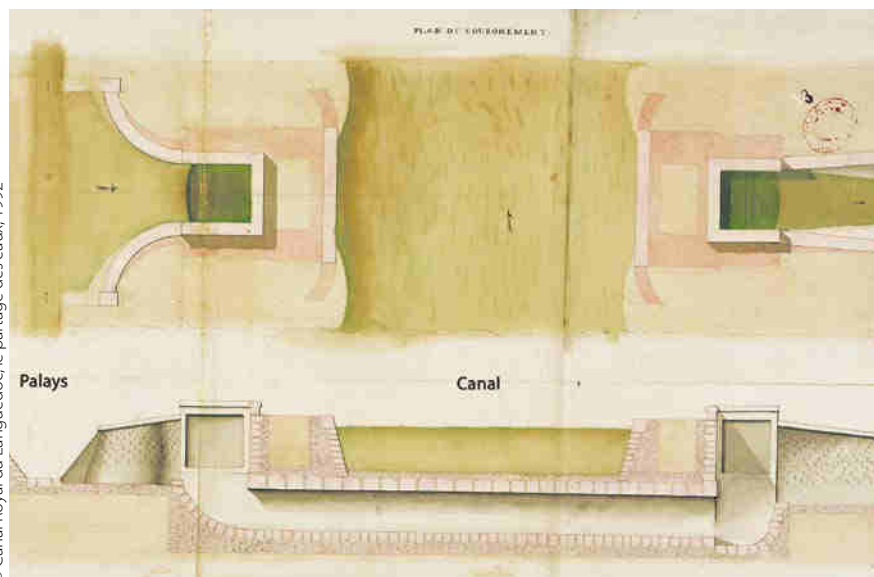
La sécurité sociale avant l'heure

Afin d'assurer la continuité de son chantier y compris pendant les moissons, Riquet garantit à une main-d'œuvre essentiellement composée de paysans, des conditions de travail étonnantes pour son époque : salaire élevé et mensualisé, indemnisation pendant la maladie (notamment le paludisme dont il était lui-même atteint), rémunération des jours chômés et des jours de pluie. Des innovations sociales qui, pour certaines, mettront 300 ans à se généraliser...

À SAINT-AGNE (RAMONVILLE)

L'aqueduc à voûte en siphon

Réalisé par Garipuy au XVIII^e, l'aqueduc à voûte en siphon de Saint-Agne est considéré comme l'un des aqueducs les plus remarquables du Canal du Midi. Équipé de déversoirs et épanchoirs destinés à écouler le trop-plein d'eau, il est l'un des premiers et des plus perfectionnés de ces ouvrages d'art dont le rôle est d'assurer la continuité de l'écoulement des ruisseaux coupés par le canal. Situé à la rencontre du canal et du ruisseau du Palays, on l'aperçoit depuis le port technique de Ramonville.



© Philippe Cabas, Le canal du Midi vu du ciel, éd. Du Sud Ouest, 2008

© Canal Royal du Languedoc, le partage des eaux, 1992

FRUIT DE L'OBSESSION D'UN HOMME...

Né à Béziers en 1604, Pierre-Paul Riquet est issu d'une famille de nobles italiens, les Arrighetti. Impliqués dans le conflit qui opposa pendant quatre siècles le pape (allié aux rois de France) et le Saint-Empire germanique, ses ancêtres furent bannis en 1266 et s'installèrent en Provence à Seyne, sous le nom de Riquety puis Riquetti.

Retrouver la noblesse perdue de sa famille

Le concepteur du Canal doit sa condition de roturier aux « frasques » de son arrière-grand-père, Raynier, parti en vain chercher fortune en Palestine avant de s'installer à Béziers. N'ayant plus de biens, son fils Nicolas, devenu « Riquet », sera contraint à travailler comme drapier. L'ordonnance royale de 1560 interdisant aux nobles de se livrer au commerce, ce dernier perdit sa noblesse. Toutefois les descendants de nobles tombés en « dérogeance » pouvaient « recouvrer leur état » s'ils en retrouvaient le mode de vie. Ce que firent ses fils grâce à son parcours dans la finance et l'acquisition du fief du Canal... et qui lui vaudra les sarcasmes d'un certain Charles Perrault (lire ci-contre).

Riquet, le grand financier

Le travail acharné de son grand-père permit toutefois au père de Riquet, Guillaume, de se lancer dans les affaires (... pas toujours en règle avec la justice) et de siéger à l'assemblée des États du Languedoc en tant que procureur de Béziers. Ironie de l'histoire, c'est en tant

que membre de cette assemblée qu'il s'est opposé au projet de canal entre Toulouse et Narbonne présenté par Bernard Arribat en 1618.

Sachant qu'elle était un moyen d'enrichissement rapide, c'est lui qui pousse son fils Pierre-Paul à entrer dans la ferme des gabelles, institution financière privée chargée de la collecte de la taxe sur le sel pour le compte du roi (lire ci-dessous).

Riquet s'installe à Revel en 1647 où il devient sous-fermier des Gabelles du Haut Languedoc, avant de remporter l'adjudication de la ferme générale des gabelles du Languedoc Roussillon en 1661.

Au cours de ces longues années, il amasse une fortune telle qu'il exercera des activités de banquier. Il fréquente des personnages influents tels que l'évêque de Toulouse, président des États du Languedoc, qui le parrainera pour la présentation de son projet à Colbert.

Riquet, un autodidacte du « Grand Siècle » ?

C'est également dans cette période qu'il échafaude son projet en parcourant les cours d'eau de la Montagne noire et en étudiant les projets de ses précurseurs. Riquet fut sans conteste un ingénieur autodidacte. Son œuvre comme l'hommage de Vauban en témoignent: « *Le Canal de Jonction des Deux Mers est le plus beau et le plus noble ouvrage de cette espèce jamais entrepris... j'eus préféré la gloire d'en être l'auteur à tout ce que j'ai fait ou pourrais faire.* »

... QUI RÉPOND AUX ENJEUX POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES DE L'ÉPOQUE

Riquet présente son projet en 1662, dans une période de paix et de stabilité, favorable au développement des initiatives.

Contre l'influence du roi d'Espagne

En 1662, la période de la Régence (minorité du roi) est terminée: en prenant les commandes du royaume, Louis XIV met fin à une période d'affaiblissement de l'autorité royale marquée par La Fronde (1648-1653), une brutale réac-

tion nobiliaire contre la montée de l'autorité monarchique initiée par Henri IV. La guerre avec l'Espagne (1635-1659), qui a plongé le royaume dans une situation financière et fiscale difficile, est également terminée.

Pierre-Paul Riquet insista sur le fait que son projet fournirait à Louis XIV un avantage géopolitique majeur face à l'Espagne en contournant le détroit de Gibraltar tout en le privant d'énormes ressources fiscales.

CHARLES PERRAULT RÈGLE SES COMPTES

Riquet... à la houppe ou Chat botté ?



Dans son ouvrage (lire bibliographie p. 8), Monique Dollin du Fresquel nous livre une anecdote qui révèle la difficile perméabilité sociale d'alors.

Celle-ci voit dans *Riquet à la houppe* et *Le Chat botté*, célèbres contes de Charles

Perrault, une dénonciation de l'ascension sociale du roturier Riquet acquise par la tricherie et la ruse. Si le lien avec Riquet semble flagrant dans le premier conte, c'est son fils, devenu comte « de Caraman », qui serait visé dans le deuxième sous le nom de marquis « de Carabas », maître du chat botté.

Il est vrai que Perrault, alors contrôleur général de la surintendance du roi et bras droit de Colbert, ridiculise Riquet dans ses *Mémoires* en qualifiant de « folle et malheureuse entreprise » la proposition de Riquet pour la construction d'un canal d'alimentation du château de Versailles.

© Commons.wikimedia.org - Édition Curmer (1843)



▲ Tableau anonyme d'un grenier à sel au XVIII^e s.

LA GABELLE SUR LE SEL UNE SOURCE D'ENRICHISSEMENT

Vendu dans les greniers et chambre à sel royaux (monopole d'État à partir du XIV^e siècle), le sel était nécessaire à l'alimentation des hommes et du bétail, à la conservation des aliments ou à la tannerie des peaux. La gabelle, taxe sur le sel, était à l'origine de nombreuses révoltes populaires qui poussèrent les rois à sous-traiter le droit de collecte en le vendant aux enchères aux mieux disant: le « fermier » se remboursait en récoltant parfois jusqu'à cinq fois sa valeur!

© Wikipedia.org

Développer le commerce

Le projet de Riquet servait parfaitement l'objectif de Colbert : développer les moyens de communication pour dynamiser le commerce. À une époque où les routes étaient extrêmement mauvaises et soumises aux attaques des brigands, la navigation fluviale garantissait rapidité et sécurité des échanges. *A fortiori* en évitant le détroit de Gibraltar. Avec 110 millions de tonnes de marchandises transportées au kilomètre (blé du Lauragais, vin du Languedoc, etc.) et près de 100 000 passagers en 1856, le trafic du Canal deviendra un axe commercial majeur et dépassera toutes les espérances de Colbert.

Contre l'influence des protestants

Comment expliquer cependant que quelques semaines avant Riquet, Thomas Scorbiac, issu de la noblesse de robe et membre de l'Académie de Castres, s'était fait éconduire, en proposant un projet très similaire ?

Si la supériorité des réponses techniques apportées par Riquet semble avérée, l'intervention de l'évêque de Toulouse en faveur de Riquet auprès de Colbert a certainement joué contre Scorbiac.

En effet, le projet de ce noble protestant arrive dans le contexte qui aboutira en 1685 à la révocation de l'édit de Nantes (qui avait mis fin aux guerres de Religion).

Outre l'exploit technique et humain, le souci de l'esthétique architecturale et des paysages créés qui anima son concepteur en fit une œuvre d'art autant qu'un outil d'aménagement du territoire : le Canal du Midi est vite devenu l'élément le plus marquant des espaces qu'il a traversés, d'autant mieux assimilé par l'environnement qu'il a modelé le paysage en douceur. /



ÉPILOGUE

Le Canal n'a pas dit son dernier mot

Pierre-Paul Riquet meurt en 1680, alors qu'il n'est qu'à une lieue (4,45 km) du but. Son fils aîné achèvera son œuvre l'année suivante.

Le rêve de Riquet ne sera atteint qu'en 1856 lorsque la continuité de la navigation fluviale fut acquise par la mise en eau du Canal latéral de la Garonne à Toulouse. L'explosion du trafic qui en résulta sera brutalement interrompue par la concurrence de la compagnie du chemin de fer qui obtint la gestion du canal deux ans plus tard. Sa nationalisation en 1898 ne parviendra pas à enrayer son déclin : la fin du trafic de fret commercial fut actée en 1980.

Essentiellement tourné vers le tourisme aujourd'hui, comme nous le verrons dans un prochain dossier du *Var*, le canal n'a pourtant pas dit son dernier mot : de nombreuses initiatives - telles que celle de la péniche *Tourmente* - se développent pour lui rendre la place qu'il mérite. À suivre



© Philippe Calas

▲ **Pont Canal de la Répudre, le premier pont-canal en France construit en 1676.**

LE CANAL DU MIDI

Patrimoine mondial de l'Humanité

Le Canal du Midi est inscrit en 1996 au patrimoine mondial de l'Humanité sur la base de 4 des 10 critères culturels.

« Le site est de valeur universelle exceptionnelle en tant qu'une des réalisations les plus extraordinaires du génie civil de l'ère moderne. Il est représentatif de l'éclosion technologique qui a ouvert la voie à la Révolution industrielle et à la technologie contemporaine. En outre, il associe à l'innovation technologique un grand souci esthétique sur le plan architectural et sur le plan des paysages créés, approche que l'on retrouve rarement ailleurs. »
whc.unesco.org/fr/comite

◀ **Le *Tourmente*, ici au pont de Mange-Pommes, propose lors de ses escales des produits issus des territoires traversés et organise un marché de producteurs.**

POUR ALLER PLUS LOIN

Livres

• M. Dollin du Fresquel, *Pierre-Paul Riquet (1609-1680) : l'incroyable aventure du canal des Deux mers*, éd. Du Sud Ouest, 2012.

Disponibles à la médiathèque de Ramonville :

- Jean-Loup Marfaing *et alii*, *Canal Royal du Languedoc, le partage des eaux*, 1992, rééd. 2009. Documents AD31 et VNF.
- Philippe Calas, *Le canal du Midi vu du ciel*, éd. Du Sud Ouest, 2008.

Site

• www.lauragais-patrimoine.fr : les publications de la Société d'Histoire de Revel Saint-Ferréol.

Film

La Fabuleuse Histoire de M. Riquet, de Jean Périssé.