

Histoire du Canal du Midi

{mosmodule user3}

La France et le Languedoc au début du règne de Louis XIV

{xtypos_dropcap}E{/xtypos_dropcap}n 1661, à la mort du cardinal de Mazarin, la monarchie française a triomphé de ses ennemis, à l'intérieur du royaume (fin de la Fronde, révolution manquée, porteuse d'espoir de libéralisation) comme en Europe (traité de Westphalie en 1648, traité des Pyrénées (rattachant le Roussillon et le nord de la Cerdagne au royaume de France).

Louis XIV trouve un royaume hétérogène et archaïque dans lequel la puissance royale est encore gênée par de solides traditions féodales.

Le trésor royal n'est pas brillant en raison des besoins des guerres, en dépit des efforts du surintendant Fouquet.

Les armées ont vécu sur le pays, brûlant, pillant, tuant. A ces maux vient s'ajouter la famine, due aux récoltes catastrophiques de 1657 et 1662.

Le Languedoc reste un parent pauvre dans le redressement qui s'amorce. Si dans le Haut Languedoc les terres sont bonnes et fertiles, porteuses de blé et de fruits, celles du Bas Languedoc sont pauvres et couvertes essentiellement de vignes, bien qu'on ne puisse encore parler de monoculture. On trouve encore des oliviers, du safran et du pastel. Des industries existent (soieries à Nîmes, lainages à Montpellier, draps à Carcassonne.

Le bassin aquitain est plus actif, grâce à l'apport de capitaux étrangers et au trafic du port de Bordeaux. En dépit de cette abondance, Bordeaux manque de blé. Un trafic devrait donc s'établir entre Aquitaine et Languedoc. Il n'en est rien.

Le commerce en Aquitaine est dirigé vers l'Atlantique, celui du Languedoc vers la Méditerranée.

L'isolement du Languedoc est du à l'absence de moyens de communication : pas de routes.

Les Etats du Languedoc sont indifférents aux travaux publics, les voies relevant de l'initiative des diocèses et des sénéchaussées.

L'états des ports (Aigues-Mortes, Frontignan, Agde, La Nouvelle) n'est pas meilleur.

En 1664 il ne restait plus rien des travaux entrepris à Sète (Cette, à cette époque là) en 1596, par Henri IV, les Etats du Languedoc ayant refusé de participer à son financement.

L'idée d'un canal assurant la liaison entre l'Océan et la Méditerranée pour donner une impulsion au commerce avait été envisagée depuis longtemps, mais il fallut attendre 1662 pour que Pierre-Paul Riquet présente son projet de canal des deux mers à Colbert.

Le début d'un grand règne

Dès le début du règne de Louis XIV, l'essor de la puissance monarchique se fit sentir.

L'essor de la France est surtout l'oeuvre de Colbert. Il propose les réformes et en assure la réalisation. Contrôleur général des finances, son pouvoir s'étend sur presque tous les domaines (agriculture, commerce, industrie, bâtiments..).

Sa première tâche fut le rétablissement des finances. Il entreprit ensuite le redressement commercial de la France en instaurant une politique dirigiste de développement des manufactures (on parlera de colbertisme).

Ce plan d'action va avoir à son actif tout un projet d'aménagement et de réfection des voies, ponts, chaussées, voies navigables.

Le Canal royal en Languedoc (renommé Canal du Midi après la révolution) va s'inscrire dans ce grand dessein, pour faciliter le commerce de l'Atlantique à la Méditerranée.

Les budgets excédentaires de 1662 à 1671 autorisent toutes les audaces.

La maîtrise technique des canaux était réalité depuis 1497 grâce à l'invention de l'écluse double par Léonard de Vinci.

La volonté d'Etat était là, sous l'impulsion de Colbert.

Restait à remplir la troisième condition pour que le projet de canal fut réellement envisagé : celle de l'alimentation en eau.

Le génie de Riquet est d'avoir trouvé cette eau dans la montagne Noire et d'avoir su la canaliser jusqu'à Naurouze.

Le plus grand chantier du siècle était alors possible.

Le Canal royal en Languedoc

Le projet de Pierre-Paul Riquet

Dans sa jeunesse, Riquet avait eu connaissance des projets de canaux, en particulier celui d'Arribat, dont son père Guillaume Riquet, avait fait avorter la réalisation en votant contre, avec les autres consuls de Béziers.

Riquet était alors sous-fermier des gabelles pour le Haut Languedoc. Habitant Revel, il est familier des environs : Naurouze, la montagne Noire, véritables réservoirs d'eau.

Riquet, sans formation particulière, avait un goût pour les mathématiques, les sciences, savait qu'il ne restait qu'à trouver l'exact point de partage des eaux pour alimenter les deux branches du canal, l'une vers l'Atlantique, l'autre vers la Méditerranée.

Avec l'aide d'un fontainier il explore la montagne. Il y a de l'eau, beaucoup d'eau, mais elle ne coule pas dans le bon sens. Il faut donc la détourner vers le point de partage.

Il imagine alors de recueillir les eaux de et de les ramener sur le versant méditerranéen, en contournant Revel par des rigoles, jusqu'à Naurouze. Là d'autres cours d'eau alimenteront cette rigole.

Il s'applique aussi à reconnaître l'itinéraire du canal. Celui de Naurouze à Toulouse ne présente pas de difficultés particulières. En revanche de Naurouze à la Méditerranée le tracé est plus incertain. Suivre la rivière Aude ou au contraire pousser jusqu'à l'étang de Thau, derrière la montagne de Sète ?

En bon financier, Riquet s'inquiète de l'opportunité du canal. Il calcule : un cheval marchant au pas, 10 heures sur 24, peut porter une charge de 100 kilos. Attelé à une charrette, le même cheval transporte 1'000 kilos. Attelé à un bateau, il traînera 60'000 kilos. Le coût du transport par voie d'eau est donc le plus économique pour les marchandises.

Riquet sait également qu'un tel projet ne peut aboutir sans proposition de financement, faute de crédit bancaire, à l'époque.

Le lancement du projet

Fermier des gabelles, Riquet est rompu aux contacts avec l'administration royale.

Malin, il va dévoiler son projet non à Colbert, mais à un de ses conseillers, à l'évêque de Castres, qui, convaincu par la clarté du projet, s'engage à le communiquer à Colbert.

Le 15 novembre 1662 Riquet écrit à Colbert, évoquant la nécessité de ce canal, générateur de profits pour le roi, expliquant les principes de l'alimentation en eau..

Deux mois après Colbert, par arrêt du conseil, ordonnait l'examen du projet. Le mouvement était lancé.

Les années 1663 à 1665 furent consacrées aux plans et calculs, études des commissions, analyse du financement des travaux.

Le coût du canal (3.6 millions de livres) était trop important pour que Riquet puisse le supporter seul, les caisses de l'Etat aussi. Le financement fut trouvé, après des discussions à hauteur de 40% pour l'Etat, 40% pour les Etats du Languedoc et 20% pour Riquet.

En contrepartie Riquet demanda la propriété et les droits d'exploitation du canal.

Riquet avait écrit "l'intérêt particulier d'une famille propriétaire est le meilleur garant de l'intérêt général".

Octobre 1666. Par édit le roi décide de la construction du canal, adjudiquant les travaux à Riquet (sans jamais le mentionner).

Les travaux

Carte éditée en 1716

Voilà, Riquet est entrepreneur, à 57 ou 62 ans, selon la date de naissance retenue (à cette époque l'espérance de vie était de 40 ans).

Les travaux doivent, comme prévu, s'échelonner sur 8 années.

Le dynamisme de Riquet va permettre d'achever les travaux de la première tranche (de Toulouse à Trèbes) en 5 ans.

Ouvrant plusieurs chantiers à la fois, il emploiera jusqu'à 12'000 femmes et hommes. Organisé, il crée des ateliers de 200 hommes, divisés en groupes de 40, commandés par un contremaître et dirigés par 5 inspecteurs.

Les travailleurs agricoles forment la cohorte de terrassiers, à qui s'ajoutent les artisans et ouvriers qualifiés (maçons, tailleurs de pierres, charpentiers…). Le compagnonage est présent dans cette aventure (on retrouve les marques des meilleurs ouvriers de France et de l'étranger sur les pierres et charpentes).

Pour attirer les travailleurs Riquet donne des salaires jugés prohibitifs pour l'époque (20 sols par jours contre 10 à 12 payés habituellement) et des avantages inconnus alors : Jours de congé payés, jours d'arrêt de travail (en cas de pluie par exemple) payés, arrêts de maladie payés, logement assuré. Riquet fait figure de précurseur en matière sociale.

A ce rythme là tout avance à la perfection.

Le 15 avril 1667 pose de la première pierre du bassin de Saint-Ferréol.

Le 17 novembre 1668 pose de la première pierre de l'écluse débouchant sur la Garonne.

1972 : début de la navigation entre Toulouse et Narouze

1680 : Creusement du tunnel de Malpas, construction des écluses de Fonsérannes, du port de Sète (Riquet en achète le droit de pêche) et décès de Riquet.

Le tunnel de Malpas

Quand les détracteurs de Riquet écrivaient qu'il avait la tête de son ouvrage dans une montagne de sable, ils faisaient allusion à la colline d'Ensérunes, proche de l'oppidum, qui se dressait sur le trajet du canal.

Ayant déjà modifié, à plusieurs reprises, le tracé du canal (évitant ainsi la traversée de l'Aude, par exemple), droit qu'il s'était réservé, Riquet se trouva face à une colline formée d'un tuf sablonneux sujet à éboulements.

En dépit des conseils, Riquet décida de percer la colline par un tunnel. Colbert le lui déconseille, loyalement, mais Riquet est têtu. Il prend des ouvriers d'autres chantiers et perce le Malpas. Quelques ouvriers y perdront leur vie, d'où le nom de Malpas, la mauvaise passe.

Arrive alors l'ordre de suspendre les travaux. Il passe outre. En 6 jours la percée est faite.

Une commission vient lui intimer l'ordre de suspendre les travaux. Il fait alors parcourir le tunnel, à la lueur des flambeaux, cette commission médusée.

Le tunnel voûté de 165 m de long est un ouvrage unique à l'époque. Il faudra attendre le XIX ème siècle et les chemins de fer pour voir de telles percées.

Les écluses

Riquet a apporté un soin particulier aux écluses. Les premières étaient construites en ligne droite, avec une longueur de 40 m, ne permettant pas le passage des barques narbonnaises, appelées "capons".

Il décida alors de les construire en lignes courbes, les portant à 53 m de long. Elles sont encore en service, telles quelles, sans signe de vétusté.

Peu après Malpas, le canal se dirige vers Béziers, pour atteindre l'Orb, qu'il domine de 25 m.

Ceux qui souhaitaient l'échec de Riquet ricannaient "…monsieur Riquet a la tête de ses ouvrages dans une montagne de sable, et à ses pieds deux étangs qui sont 25 à 30 pieds plus bas que son niveau".

A 70 ans, il imagine encore. Il va construire un escalier d'eau en suite de 8 écluse, descendant jusqu'à l'Orb. Ce sont les écluses de Fonsérannes.

L'inauguration du canal

Riquet est mort en 1680, ruiné, un an avant l'inauguration du canal, terminé par l'un de ses fils.

Le 16 mai 1681 les commissaires du roi inauguraient le canal, sur une grande barque d'honneur. Lors de leur discours, bien des honneurs furent rendus au roi soleil mais pas une fois le nom de Riquet ne fut mentionné. Contrairement aux espérances, le canal du midi n'apporta pas grand commerce au Languedoc, et il fallut attendre le XIX ème siècle et l'apparition du chemin de fer pour amorcer le désenclavement du Languedoc.

Aujourd'hui le canal se reprend à vivre grâce au tourisme fluvial. En péniche on peut admirer à souhait les œuvres de ce "sacré" Pierre-Paul Riquet vieilles de près de 350 ans.

Les chiffres clés

- Longueur du canal : 240 km
- Largeur au niveau de l'eau : de 16 à 19 m
- Profondeur : 2 m
- Terrassements : 7 millions de m³ de terres, manipulées à la main
- 80 km de rigoles, 103 ouvrages d'art, dont le barrage de Sain-Ferréol, pour franchir 394 m de dénivelé.
- De Toulouse à l'étang de Thau on compte 328 ouvrages : bassins, ponts, aqueducs, déversoirs, tunnels, ponts-canaux, écluses simples, doubles, triples ou octuples comme à Fonsérannes.
- 64 écluses
- 45'000 arbres plantés

Sources : Internet et "Le canal du midi" Edisud-Jacques Morand