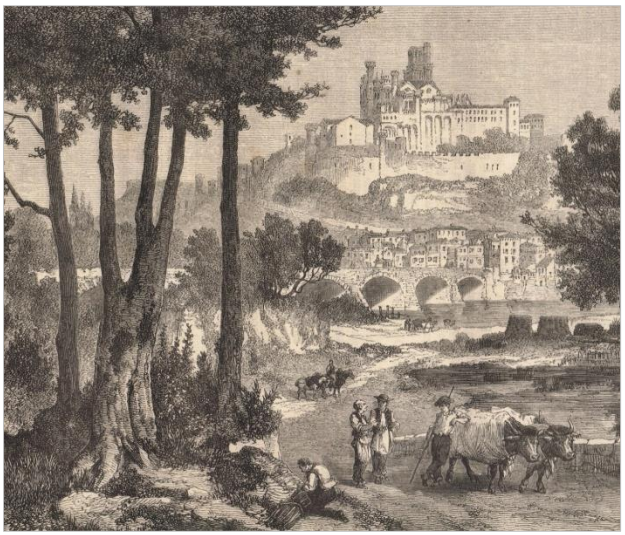
Pierre-Paul Riquet et l'incroyable aventure du canal des Deux-Mers

Par Monique Dollin du Fresnel

Si j'ai choisi de vous raconter l'histoire de la création, au XVIIème siècle, de cet ouvrage d'art impressionnant pour l'époque, c'est parce que je suis une ancienne Toulousaine, et que là-bas, dans la Ville Rose, Paul Riquet est considéré comme l'un des grands Hommes du pays au point que son nom a été donné en 2014 au tout nouvel hôpital de la capitale de l'Occitanie et que sa statue trône depuis près de deux siècles, tout près du canal, en haut des allées Jean-Jaurès…

Mais, avant d'entreprendre ce chantier colossal de la construction du canal du Midi, à l'époque appelé « Canal royal des Deux-Mers », qui était cet homme, Pierre-Paul Riquet ?

Pierre-Paul Riquet



Béziers au XVIIème siècle

Il serait né à Béziers en 1609, certains disent en 1604. On n'a pas retrouvé son acte de naissance, mais lorsqu'il est mort en 1680, son gendre, qui était présent, a dit que son beau-père avait 71 ans. Donc, le calcul est facile à faire.

Son père, Guillaume Riquet est notaire, et pendant un temps a fait partie du Conseil des Trente qui administrait la ville de Béziers. En 1618, ce Conseil a eu à se prononcer sur le projet d'un canal qui devait apporter la fortune à la ville. C'est un dénommé Bernard Arribat, appuyé fortement par le duc de Montmorency, gouverneur du Languedoc, qui présente ce projet visant à « *entreprendre de faire faire un canal depuis Toulouse jusques à Narbonne* ». Comme le coût de l'opération devait être supporté par les villes où devait passer ce canal, dont Béziers, le Conseil des Trente, et Guillaume Riquet, ont voté contre le projet.

On n'a pas beaucoup d'informations sur l'origine de la famille de Pierre-Paul Riquet. Au faîte de sa gloire, celui-ci a bien précisé pourtant qu'elle serait la branche cadette de la famille Arighetti devenue Riquety qui a fui l'Italie et la Toscane au XIIIème siècle et les guerres incessantes entres Guelfes et Gibelins, pour s'installer en Provence. Parmi les descendants de cette branche, on trouve un siècle après Pierre-Paul Riquet, Honoré-Gabriel Riquety, comte de Mirabeau.

Mais revenons à ce début du XVIIème siècle. Guillaume Riquet, le père de Pierre-Paul a fait de mauvaises affaires, douteuses manigances à l'appui. Son fils décide alors de ne pas suivre la profession

paternelle mais plutôt d'entrer dans le monde de la gabelle. En 1630, il part de Béziers pour Lavaur puis Castres et s'y installe comme regrattier, c'est-à-dire vendeur de sel au détail. C'est un gros travailleur, et petit à petit il monte dans l'échelle sociale et professionnelle de la gabelle pour devenir en 1636 fermier de la gabelle à Mirepoix, dans l'actuelle Ariège.

Un mot sur la gabelle puisque c'est grâce à elle que Riquet va amasser progressivement une fortune considérable qui va lui permettre de réaliser son projet pharaonique pour l'époque.

La gabelle était une imposition sur le sel. Instituée comme taxe temporaire par Saint Louis en 1246, elle a été réorganisée par Colbert en 1680 et surtout supprimée le 3 mars 1790 par l'Assemblée constituante, mais la taxe sur le sel a subsisté jusqu'au… 1er janvier 1946 ! 700 ans pour une taxe dite provisoire…

Au moment où Riquet arrive à Mirepoix, l'organisation de la gabelle est extrêmement compliquée et présente des différences de situations notables entre les régions. En effet, le territoire français est divisé en « pays », en fonction de l'approvisionnement plus ou moins facile en sel et des franchises obtenues auprès du roi. La perception de la gabelle n'est donc pas uniforme et engendre une contrebande spécifique et très active, celle des faux-sauniers.

Mirepoix

Carte des gabelles

Il existe donc six sortes de « pays » :

Les plus taxés sont les « pays de grande gabelle » où ni le commerce du sel ni sa consommation ne sont libres. Chaque chef de famille doit acheter au grenier à sel, à un prix supérieur au prix marchand, une quantité déterminée selon le « devoir de gabelle » et qui ne peut être utilisée que pour l'alimentation de la famille, pour le « pot » et la « salière ». Pour tous les autres usages tels que les salaisons, il faut en acheter d'autre, même s'il en reste de la quantité obligatoire familiale.

Le Languedoc, où officie Riquet, fait partie des « pays de petite gabelle », comme le Dauphiné, le Vivarais et le Rouergue. Moins contraignante que dans les pays de grande gabelle, l'obligation d'acheter du sel peut correspondre véritablement à la consommation de la famille. Le prix du sel y est moins élevé.

À côté de ces deux types de « pays » lourdement taxés, existent des provinces privilégiées soit exemptées de la gabelle, soit faiblement imposées. C'est ainsi que des provinces comme la Bretagne ou le Béarn, appelées aussi « pays francs », qui n'y étaient pas assujettis avant leur réunion au royaume de France, ont stipulé et obtenu, lors de leur annexion, le maintien d'une totale exonération.

Le quatrième type est celui de provinces qui avaient d'abord été soumises à la gabelle, mais ont acheté leur affranchissement au pouvoir royal. C'est ce que l'on a appelé les pays rédimés. Ainsi le Périgord, le Poitou et une partie de la Guyenne.

Le cinquième type concerne les pays dits « de quart-bouillon » comme le Cotentin où on prélève le sel en faisant bouillir dans des sauneries le sable imprégné d'eau de mer. Ensuite, un quart de cette récolte est reversé aux greniers du roi tandis que les trois quarts restants font l'objet d'un commerce libre.

Enfin, le sixième type est relatif aux pays de salines. Ceux-ci produisent le sel soit à partir des marais salants, comme la Provence ou le Roussillon, soit issu directement des mines de sel comme la Lorraine ou l'Alsace, soit par le chauffage d'une saumure comme en Franche-Comté ou dans les Dombes. Le lieu de production et de conservation le plus emblématique de ce sel a été, plus tard, la Saline royale d'Arc-et-Senans.

C'est donc dans ce contexte que Pierre-Paul Riquet s'est retrouvé au grenier à sel de Mirepoix, gestionnaire pour son propre compte d'une ferme obtenue en 1636, sorte de délégation de service public. Ce grenier à sel a deux fonctions : c'est tout d'abord un lieu de stockage et un magasin où viennent s'approvisionner, contraints et forcés les habitants de la ville et des alentours. L'autre fonction du grenier à sel est judiciaire et concerne les litiges relatifs à la perception et à la contrebande de la gabelle jusqu'à la valeur d'un minot. Au niveau supérieur, les litiges sont du ressort de la Cour des aides, en l'occurrence, celle de Montpellier. L'unité de mesure est le minot, et celui de cette partie-là du Languedoc contient environ 26 litres de matières sèches, comme le sel, le blé ou la farine.

Riquet passe douze ans à Mirepoix, de 1636 à 1648, le temps de deux baux de receveur des gabelles. C'est un gros travailleur et il bâtit ainsi une fortune suffisamment importante pour acheter le bail de la ferme des gabelles du Haut-Languedoc en 1648, bail de six ans qui sera renouvelé en 1654. Il met également à profit toutes ces années pour tisser des relations solides et précieuses avec les notables de la région, relations qui lui serviront lors des préparatifs et de la réalisation du projet de sa vie : le canal royal des Deux-Mers. Ses activités le conduisent la plupart du temps sur les mauvaises routes de la région qu'il a arpenté dans tous les sens, en particulier vers les marais salants de Narbonne et d'Aigues-Mortes où il se fournit en sel, de sa récolte à son transport.

En 1648, il quitte Mirepoix pour s'installer à Revel avec toute sa famille puisqu'il vient d'obtenir la ferme de la gabelle de tout le Haut-Languedoc. Il commence déjà à réfléchir à un moyen de transporter le sel qui soit moins tributaire du mauvais état des routes et en particulier du « grand chemin de la poste » qui va de Toulouse à la Méditerranée.

Malheureusement, pendant l'été 1652, la pesta frappe à nouveau le Narbonnais, avant de se répandre plus largement en Languedoc, jusqu'à toucher le Lauragais entre 1652 et 1655. L'approvisionnement en sel est menacé. Aussitôt, et malgré la crainte de l'épidémie, Riquet part pour Narbonne afin d'y réquisitionner des métayers pour qu'ils aillent en « *voiture des selz* » récupérer le précieux ingrédient jusqu'aux salins. Lui-même prend part au tirage et au voiturage du sel, faute de suffisamment d'hommes valides. Il doit toujours y en avoir en quantité suffisante dans les chambres à sel de sa juridiction et il faut bien continuer à vivre malgré l'angoisse permanente de la contagion. Riquet est un homme courageux, car, même s'il en tire un profit conséquent, il va malheureusement attraper le paludisme dans les marais de la côte languedocienne. C'est de cela qu'il mourra.

Malgré la peste, Riquet qui est devenu l'un des hommes les plus riches du Languedoc, cherche à assoir sa notoriété. Pour cela, il lui faut un château. En 1651, il achète la seigneurie de Bonrepos, au nord-est de Toulouse, près de Verfeil. C'est un vieil ensemble fortifié qu'il va aménager pour le transformer en demeure agréable où il peut recevoir et surtout se lancer dans le grand projet de sa vie : la construction d'un canal entre Toulouse et la Méditerranée.

Pourquoi un tel projet ?

En 1663, son château est à présent confortable et lui-même a 54 ans, ce qui, à l'époque est un âge avancé. Il n'a, semble-t-il, plus rien à prouver. Il est fermier général des gabelles du Languedoc, du Roussillon et de Cerdagne. Sa fortune est énorme et il a cinq enfants vivants, dont deux fils, sur les huit que lui a donnés son épouse Catherine.

Sa motivation est triple : il veut contribuer à l'enrichissement du Languedoc en améliorant le transport des marchandises et en particulier de ce précieux sel, il veut léguer un héritage conséquent à ses enfants, et très probablement, il a envie de laisser une trace dans l'histoire.

Pourquoi enrichir le Languedoc (et lui par la même occasion) ?

Le manque de moyens de communication dans tout le Midi de la France est flagrant. Pourtant, le Languedoc et la Guyenne n'étaient pas considérés comme des provinces déshéritées, bien au contraire. On a encore en mémoire la formidable réussite de la culture du pastel qui a valu au triangle Toulouse-Albi-Carcassonne le surnom de « pays de cocagne » du nom de la boule de pâte issue des feuilles broyées du pastel à partir de laquelle on tirait la couleur bleu. Le végétal avait fait la richesse des pastelliers et de ceux qui travaillaient pour eux.

Mais la culture de cette plante tinctoriale essentiellement dans la région toulousaine, est fortement concurrencée depuis plus d'un siècle par l'indigo extrait des feuilles de l'indigotier et produit par les îles des Indes occidentales, lequel arrive aux ports de Bordeaux et de Nantes. Malgré une délibération des États du Languedoc du 9 avril 1661 demandant de faire interdire l'usage de l'indigo et de rétablir l'emploi du pastel dans la teinturerie, cela n'a pas suffi. La « crise » du pastel a eu des conséquences économiques importantes pour les producteurs du Toulousain, isolés géographiquement, car il est plus facile de se procurer de l'indigo à partir de Bordeaux que du pastel depuis Toulouse.

Feuilles de pastel des teinturiers

Une cocagne

Ensuite, le commerce entre l'Atlantique et la Méditerranée est peu actif, ponctué seulement par les deux grandes foires annuelles de Beaucaire en juillet et de Bordeaux en octobre. Malgré les dangers de la navigation sur la Garonne, les gabarres remontent jusqu'à Toulouse avec des produits exotiques, du vin, des toiles, des métaux, du poisson séché, et repartent avec des fabrications de l'industrie toulousaine comme le cuir ou les tissus, mais rarement des marchandises pondéreuses comme les céréales.

Entre Toulouse et la Méditerranée, le transport des marchandises se fait à l'aide de charrois à bœufs ou à dos de mulets, sur un réseau routier en fort mauvais état. Ce mode de communication exclue donc les produits trop lourds ; aussi, malgré des tentatives de restauration, les ports du Languedoc sur la Méditerranée comme Narbonne ou Agde sont-ils à l'abandon. Le commerce maritime et fluvial passe peu à peu entre les mains des Marseillais, et par la vallée du Rhône remonte vers la Bourgogne et Paris.

Enfin les guerres de religion et les épidémies de peste ont appauvri le Languedoc. Par son projet de canal, Riquet veut désenclaver Toulouse et mettre en valeur la province par le développement d'un commerce organisé entrainant celui de l'industrie, argument qu'il va faire valoir auprès du tout puissant ministre du jeune Louis XIV, Jean-Baptiste Colbert.

Mais, les choses ne sont pas simples, même si les conditions semblent réunies pour entreprendre la réalisation du canal. Il faut à Riquet l'appui de notables. Un nouvel archevêque vient d'être nommé à Toulouse, Mgr Charles-François d'Anglure de Bourlemont. Riquet connait bien ce prélat, ancien évêque de Castres et lui a déjà parlé de son projet. Sa nomination à Toulouse est de bon augure

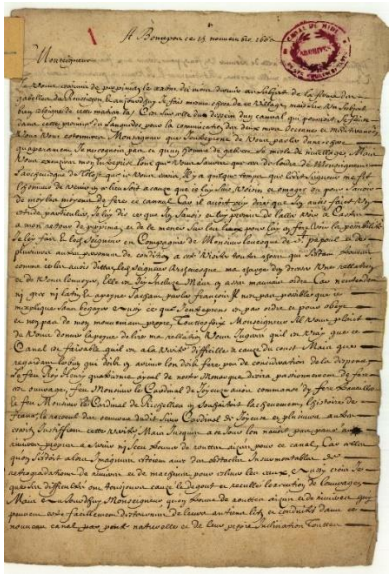
puisque, parmi ses responsabilités, il administre provisoirement la province, comme président des États du Languedoc tant que le siège épiscopal du titulaire, l'archevêque de Narbonne, président-né des États, est vacant. Il faut préciser que celui-ci vient d'être quitté par Mgr François Fouquet qui a pâti de la disgrâce de son frère Nicolas Fouquet.

En novembre 1662, Riquet invite l'archevêque de Toulouse, Mgr de Bourlemont, en son château de Bonrepos et lui présente son projet.

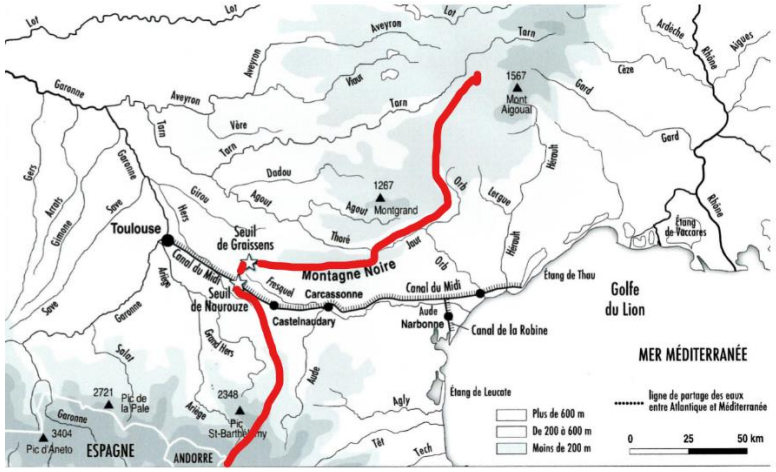
Le château de Bonrepos

Mgr Charles-François d'Anglure de Bourlemont

À la fin de la visite, l'archevêque est convaincu. Il propose à Riquet de présenter cette entreprise sous forme d'un mémoire qui sera envoyé à Colbert. Dès l'aube du 15 novembre 1662, Riquet écrit ce qui est sans doute la lettre la plus importante de sa vie et propose au ministre trois tracés possibles, chacun utilisant la navigabilité des cours d'eau, le canal étant une voie de raccordement.



Lettre de P.-P. Riquet à Colbert
15 novembre 1662
(Archives VNF Toulouse)

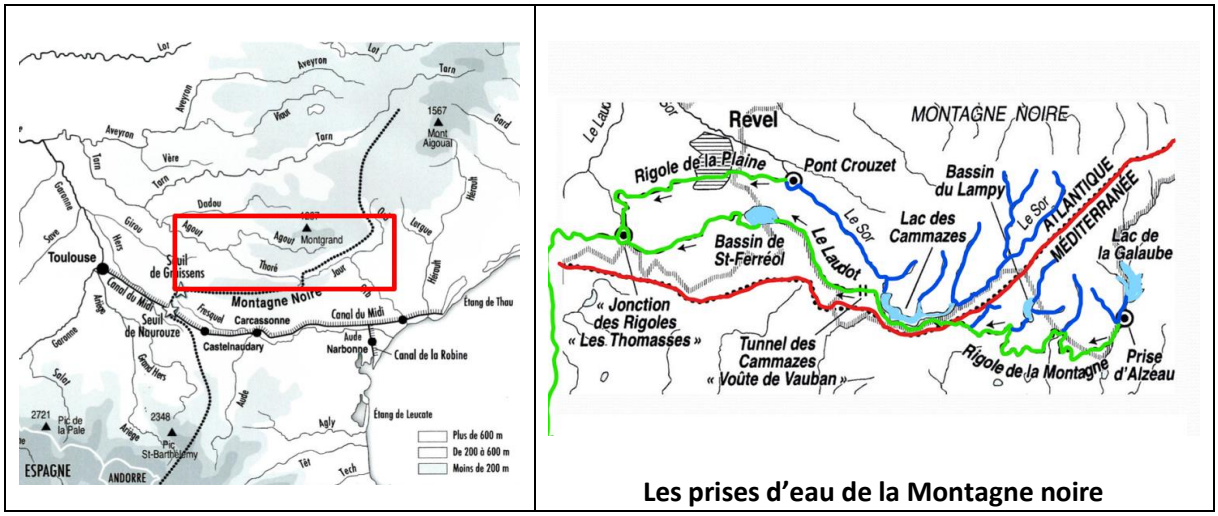


Ligne de partage des eaux entre le bassin atlantique et le bassin méditerranéen : seuils de Graissens et de Naurouze

Le premier parcours consiste à utiliser l'Agout, à la rendre navigable jusqu'à son confluent avec le Tarn, puis à naviguer sur le Tarn jusqu'à Moissac où il se jette dans la Garonne. Quant au côté méditerranéen, on pourrait utiliser le cours de l'Aude depuis Carcassonne.
Le second tracé passe plus au sud et utilise la rivière le Girou jusqu'à la Garonne et toujours l'Aude à l'est.

Quant au troisième tracé, on peut envisager d'amener le canal directement à Toulouse et de le creuser, cette fois-ci, jusqu'à la Méditerranée.
Finalement, au vu des étiages parfois assez faibles de l'Agout, du Girou et parfois du Tarn, ainsi que de l'irrégularité de l'Aude en proie à des crues importantes lors des fameux épisodes cévenols, c'est la troisième solution qui est privilégiée.
Colbert est intéressé. Mgr de Bourlemont, qui doit se rendre avec son carrosse à Versailles en mai 1663, aux fêtes somptueuses organisées par le jeune Louis XIV, propose alors à Riquet de l'emmener avec lui, afin de rencontrer le ministre à Paris, au Louvre.

Le fermier des gabelles peut soumettre son projet à Colbert qui est séduit. L'idée de génie de Riquet est relative à l'alimentation en eau du canal. Il a pensé tout d'abord récupérer l'eau depuis les Pyrénées, mais le chantier est très compliqué. Lorsqu'il a habité Revel, il a pu arpenter dans tous les sens la Montagne noire et il a vu qu'en ponctionnant des ruisseaux ou petites rivières comme l'Alzeau, le Sor, le Lampy et d'autres encore et en amenant l'eau par des petits canaux appelés rigoles jusqu'au point de partage entre les bassins atlantique et méditerranéen, au seuil de Naurouze, cela suffisait. Pour se prémunir d'hypothétiques périodes de sécheresse, il imagine même creuser un réservoir non loin de Revel, permettant de réguler les ponctions en eau. Ce sera le lac artificiel de Saint-Ferréol qui stockerait les eaux tant du versant nord océanique de la Montagne noire que ceux du versant sud méditerranéen.



Les prises d'eau de la Montagne noire

Colbert est très favorable au projet. Une commission d'experts nommés par le roi et les États du Languedoc pour étudier sa faisabilité vient voir le tracé proposé par Riquet, qui, de son côté, travaille au devis des travaux, tout en suivant de très près les déplacements des experts.

Le ministre, qui connait les qualités de gestionnaire de Riquet au vu de sa fortune, lui fait confiance. Compte tenu de la longueur de l'ouvrage, soit 240 kilomètres, son financement ne peut être comparé à celui du seul canal existant en France à cette époque, le canal de Briare, où tous les frais avaient été supportés par les entrepreneurs du chantier et qui ne fait « que » 57 kilomètres.

Il est donc prévu que le coût de l'opération soit supporté par les États du Languedoc, qui ont une certaine autonomie financière, et par les finances royales. Riquet, quant à lui, propose de payer sur ses propres deniers une rigole d'essai au pied de la Montagne noire qui devait prouver la faisabilité de l'alimentation en eau du canal, et ce, jusqu'au seuil de Naurouze. Elle est creusée en 1665 et est un succès pour Riquet.

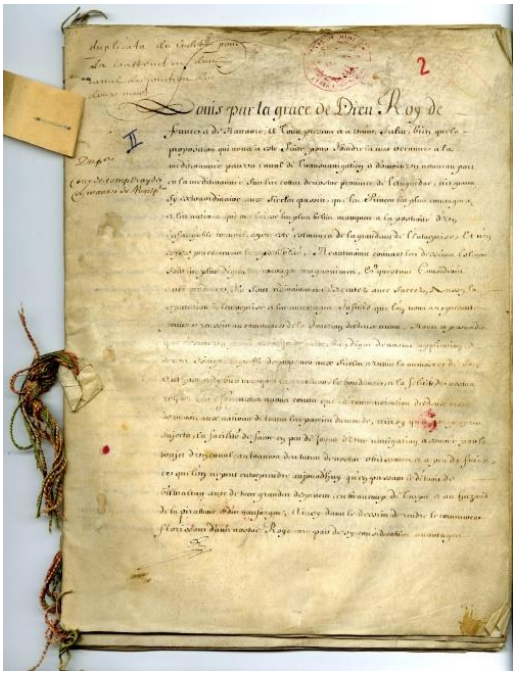
Le projet parait donc fiable et est accepté. Il est divisé en deux entreprises dont Riquet obtient facilement l'adjudication : la première concerne le tronçon Toulouse-Trèbes, Saint-Ferréol et les rigoles définitives, et la seconde de Trèbes à la Méditerranée ainsi que la création du port de Sète.

Entre temps, la commission d'expert a défini l'exact passage du canal, et surtout nommé des experts-géomètres pour procéder à des expropriations évidentes « au nom du roi ». Les indemnisations sont calculées de manière à ne léser personne et chaque type de terrain ou de maison est parfaitement identifié et remboursé en conséquence, par le trésorier de la province du Languedoc qui commence déjà à se faire tirer l'oreille.

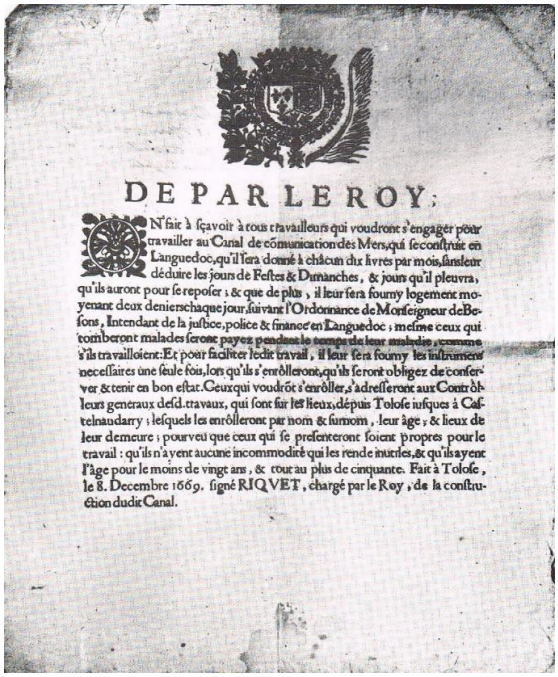
Riquet a estimé le coût du chantier de la première entreprise à 3 630 000 livres (*24 999 810 €*) et propose à Colbert d'en financer une petite partie sur sa fortune personnelle : 200 000 livres, laquelle somme se rajoute au montant de la rigole d'essai qui lui a coûté également 200 000 livres. (1 377 400 € X 2, soit environ 2 754 800 € d'aujourd'hui) Somme très importante pour un particulier.

En échange de tout cela, il demande au roi d'ériger en fief les terres sur lesquelles doit être creusé le canal, terres dont il serait le seigneur, n'ayant pour suzerain que le roi lui-même. Cette terre formerait un domaine d'un seul tenant pour lequel il aurait un droit de basse, moyenne et haute justice, et, pour la faire appliquer, douze gardes dont deux officiers, portant la livrée royale.

Colbert accepte et le 13 octobre 1666, Louis XIV signe l'édit de création du « Canal royal des Deux-Mers ». Les travaux du plus gros chantier du règne du roi-soleil après celui du château de Versailles peuvent commencer.



Édit de création du canal (Archives VNF Toulouse)



DE PAR LE ROY:

N'fait à sçavoir à tous travailleurs qui voudront s'engager pour travailler au Canal de cõmunication des Mers, qui se construit en Languedoc, qu'il sera donné à chacun dix livres par mois, sans leur déduire les jours de Festes & Dimanches, & jours qu'il pleuvra, qu'ils auront pour se reposer ; & que de plus, il leur sera fourny logement moyenant deux deniers chaque jour, suivant l'Ordonnance de Monseigneur de Besons, Intendant de la justice, police & finance en Languedoc ; mesme ceux qui tomberont malades seront payez pendant le temps de leur maladie, comme s'ils travailloient: Et pour faciliter ledit travail, il leur sera fourny les instrumens necessaires une seule fois, lors qu'ils s'enrôleront, qu'ils seront obligez de conserver & tenir en bon estat. Ceux qui voudrõt s'enrôller, s'adresseront aux Contrôleurs generaux desd. travaux, qui sont sur les lieux, depuis Tolose iusques à Castelnaudarry ; lesquels les enrôleront par nom & surnom, leur âge ; & lieux de leur demeure ; pourveu que ceux qui se presenteront soient propres pour le travail : qu'ils n'ayent aucune incommodité qui les rende inutiles, & qu'ils ayent l'âge pour le moins de vingt ans, & tout au plus de cinquante. Fait à Tolose, le 8. Decembre 1669. signé RIQVET, chargé par le Roy, de la construction dudit Canal.

Affiche de recrutement des ouvriers

Une grande cérémonie présidée par l'archevêque de Toulouse, Mgr de Bourlemont, a lieu à Toulouse, au lieu-dit des Sept-Deniers, le 17 novembre 1667, où l'on pose en grande pompe la première pierre de la première écluse du canal.

Il faut recruter des travailleurs et surtout les fidéliser. Des affiches sont placardées un peu partout et Riquet propose des conditions de travail très novatrices pour l'époque. On peut même les qualifier de paternalistes : pas de corvées ni de réquisitions ; les ouvriers sont logés à proximité des chantiers ; ils sont payés même s'ils sont malades, blessés ou s'il fait trop mauvais temps ; et ils reçoivent jusqu'à 20 sols par jour, ce qui est beaucoup plus que les rémunérations octroyées pour les travaux des champs souvent entre 8 à 10 sols (fenaisons, moissons, vendanges, etc.) Pourtant, Riquet se rend compte que ce n'est pas suffisant pour garder toujours à peu près le même nombre d'ouvriers et décide de les payer au mois et non plus à la tâche ou à la journée. Au début des travaux, les embauches ne concernent que les hommes ; puis, à partir de la mise en route des chantiers de Saint-Ferréol, de Naurouze et de Toulouse, Riquet fait appel aux femmes ainsi qu'à des adolescents pour étoffer ses

équipes. Il donne à Colbert le chiffre maximum de 12 000 ouvriers, mais il semble qu'il y en ait eu moins si on se réfère aux livres de rôles où sont mentionnés les noms des ouvriers comptés tous les matins par des contrôleurs. Cette armée de brassiers et de manœuvres est répartie sur les divers lieux de travail et divisée en ateliers intégrant hommes et femmes. Un homme est compté comme une tête, et trois femmes comme deux têtes. Les ateliers se composent définitivement de deux sections de chacune quarante personnes et sont dirigés par un chef et des capitaines sous ses ordres.

Grâce à cette organisation et à la bienveillance de Riquet à l'égard des ouvriers, on comptera très peu d'accidents du travail, chose rare à l'époque, surtout si on compare ce chantier avec celui de Versailles où il y en eut bien davantage. De plus, en cas de blessés, Riquet prenait en charge tous les soins nécessaires au rétablissement de la personne.

Pour veiller à la bonne conduite des travaux, Riquet s'entoure de contremaîtres, d'ingénieurs, d'architectes, lui-même étant sur tous les fronts et délaissant régulièrement Toulouse ou Bonrepos. Il s'installe alors dans de belles demeures le long du tracé, les louant ou y étant invité, de sorte que plusieurs « Maisons de Riquet » marquent encore maintenant sa présence ou son passage.

Parmi les hommes qui vont avoir une très forte influence sur la construction du canal, il y a le chevalier de Clerville, ingénieur général des fortifications qui sera remplacé ensuite par Vauban, mais surtout l'intendant du Languedoc, Claude Bazin de Bezons. À côté de ces deux hommes, on peut citer aussi le nouvel archevêque de Toulouse, Mgr de Bonzi et l'ingénieur Andreossy.

L'intendant Claude Bazin de Bezons

Mgr de Bonzi

L'ingénieur François Andreossy

Claude Bazin de Bezons va être d'un grand appui pour Riquet. Les deux hommes deviennent amis, de même que le fils aîné de Riquet, Jean-Mathias et le fils de l'intendant, Louis de Bezons. D'ailleurs, lorsqu'il apprend le prochain mariage de Louis, Pierre-Paul Riquet lui envoie un petit mot de félicitations assez particulier qui montre bien sa familiarité avec les Bezons :

« *Enfin, Monsieur, j'apprends que vous avez donné votre liberté, j'aurais dit votre pucelage n'était que je me persuade que longtemps s'est passé depuis que vous vous en êtes défait. Mais tant mieux. Par ce moyen, avant d'entrer en mariage vous en aviez fait le noviciat, et vous en savez l'exercice. Madame votre chère moitié, Monsieur, vous en doit éloge pour ce qu'au lit nuptial vous aurez pu faire des coups de maître, et non pas d'apprenti*. »[1]

Le deuxième personnage qui compte beaucoup pour Riquet, c'est Mgr de Bonzi, un prélat qui se rêvait devenir le Richelieu ou le nouveau Mazarin de Louis XIV. Il est d'abord évêque de Béziers, puis archevêque de Toulouse après la mort de Mgr de Bourlemont et enfin archevêque de Narbonne et

[1] Lettre de Riquet à Louis Bazin de Bezons, 13 juillet 1672, Archives du canal du Midi, liasse 029, n° 12, Voies navigables de France, Toulouse.

président-né des Etats du Languedoc. Le cardinal est un brillant diplomate, mais, s'il est un des hommes les plus puissants du royaume, il entretient depuis longtemps une liaison avec une jeune beauté, mademoiselle de Gévaudan que l'on finit par marier en mars 1689, lorsqu'elle a tout de même 46 ans, à Monsieur de Ganges, gouverneur de Carcassonne. Cela n'a pas empêché le prélat de s'afficher avec sa maîtresse pendant de longues années, ce qui a nuit légèrement à sa carrière.

Enfin le dernier, François Andreossy est l'un des ingénieurs et expert géomètre dont a su s'entourer Riquet, mais c'est aussi le plus connu et l'un des plus brillants.

Entre 1667 et 1671, Riquet se lance dans la première entreprise. Il ouvre plusieurs chantiers : Toulouse, la rigole de la montagne qui récupère l'eau de la montagne noire, le bassin de Saint-Ferréol qui la stocke et la rigole de la Plaine qui la conduit jusqu'à Naurouze.

La prise d'eau de l'Alzeau

La rigole de la Montagne

Le bassin de Saint-Ferréol

La rigole de la Plaine

Mais, très vite, les problèmes financiers s'accumulent. Le trésorier des Etats du Languedoc, François Le Secq, qui seconde le richissime Reich de Pennautier rechigne à verser la part qui lui incombe alors qu'il faut payer les ouvriers et les matériaux. Malgré ses soucis, Riquet ne manque pas d'humour puisqu'il écrit en décembre 1668 à Colbert : « *[…] C'est pourquoi Monseigneur […] je vous supplie très humblement de me faire donner les arrêts qui me seront nécessaires. Car jamais le canal ne serait en état de navigation s'il était toujours aussi sec que Monsieur Le Secq est sec à mon égard*. »

Pourtant, en mai 1668 la partie occidentale du canal qui va de Toulouse à Naurouze est achevée. On met en eau le canal, au grand étonnement des riverains qui voient cette nouvelle voie d'eau pas toujours d'un bon œil à cause du nombre de ponts qu'ils ne trouvent pas suffisants. Et puis, surtout

en détournant l'eau de certaines rivières et de ruisseaux qui jusque là coulaient vers le bassin atlantique pour les envoyer vers le bassin méditerranéen, et inversement, on a agi contre l'immuabilité de la nature telle que créée par Dieu. Le fautif, c'est Riquet.

Malgré cela, en décembre 1668, il soumissionne pour obtenir la deuxième entreprise qui conduit le canal de Trèbes à la Méditerranée et jusqu'à la construction du port de Sète. Il s'en porte acquéreur pour la somme de 5 832 000 livres sur huit années. (40 164 984 €).

Hélas, le chantier coûte beaucoup plus cher que prévu, et surtout l'argent pour le payer n'arrive pas. Riquet se heurte à deux difficultés de taille : le manque de liquidités qui auraient dû lui être versées par les États du Languedoc en temps et en heure, et l'augmentation substantielle des coûts des entreprises. Il fait alors ce que l'on appelle de la « cavalerie », c'est-à-dire qu'il se sert des revenus de la gabelle qu'il doit au roi pour payer les premières dépenses, tout en utilisant aussi son propre argent, et lorsque celui des États lui est versé par tranches mais avec beaucoup de retard, il solde ses comptes de la gabelle et repart pour un autre épisode tout aussi hasardeux pour combler à nouveau les déficits. En se portant adjudicataire de la seconde entreprise, comme plus tard du chantier d'amélioration à apporter au port de Sète, Riquet espère une rentrée d'argent frais qui lui permette de finir la première dans de bonnes conditions. Cette confusion entre les trois sources de revenus : la gabelle due au roi, sa fortune personnelle et les sommes versées par les États, a entretenu l'idée qu'il gardait par-devers lui de grosses sommes « volées » au roi ou aux États.

Colbert le rappelle sévèrement à l'ordre, et, à partir de là, les relations entre les deux hommes vont se distendre d'autant que Riquet tombe de plus en plus souvent malade du fait de crises de paludisme. Heureusement, il a associé à l'entreprise du canal son fils aîné Jean-Mathias, par ailleurs conseiller au parlement de Toulouse. En cas d'incapacité de Pierre-Paul, Colbert aura au moins Jean-Mathias comme interlocuteur capable de mener à bien ce chantier pharaonique. Deux Riquet au lieu d'un.

À partir de 1672, le ministre se montre de plus en plus méfiant et de plus en plus dur à l'égard de Riquet. Il est inquiet du dépassement considérable des devis initiaux d'autant que le chantier de Versailles coûte cher, tout comme les guerres de Louis XIV, en particulier celle de Hollande. Pourtant, cela ne l'empêche pas de considérer le fermier des gabelles comme un grand connaisseur de l'hydrologie, ce qui était vrai au vu de son expérience sur le canal. Riquet est sollicité pour proposer des solutions pour amener l'eau dans des lieux aussi différents que Versailles, Paris avec le canal de l'Ourcq, et Castries près de Montpellier. Mais tout cela n'est que secondaire. C'est le canal du Languedoc son obsession.

Pendant ce temps le chantier avance. Pourtant, si les travaux de la première entreprise de Toulouse à Trèbes avaient été relativement faciles, il n'en est pas de même pour la seconde. Le canal doit rester au nord du fleuve Aude, mais il doit franchir une petite rivière, le Répudre, qui peut avoir des crues dévastatrices. Pour la première fois, Riquet va faire construire un pont-canal « sautant » en quelque sorte, le cours du Répudre à hauteur du village de Paraza. La construction de ce pont-canal, long de 13,50 mètres, nécessite 400 ouvriers pour creuser des fondations à plus de 4 mètres sous le niveau de l'eau afin d'en assurer la solidité.

Le pont-canal du Répudre

L'entrée du canal dans l'étang de Thau, vers Sète

Un peu plus loin, le chantier rencontre une autre difficulté, de taille cette fois-ci : le franchissement de la montagne d'Ensérune juste après Capestang. Elle est en tuf sablonneux et la voûte des premiers mètres du tunnel s'effondre trop facilement. Ordre est donné à Riquet d'attendre la visite de l'intendant, du président des États et des commissaires du roi qui doivent décider de la suite à donner au chantier. Riquet, qui est de plus en plus souvent malade, n'en a cure. Avant l'arrivée de ces hauts personnages, il décide quand même de faire creuser ce tunnel en l'étayant au fur et à mesure. Cela lui évite de faire un grand détour et d'accroître les dépenses qu'il ne peut plus maitriser. Il réussit son coup. Ce sera le tunnel du Malpas.

Nous sommes en 1680, Riquet est de plus en plus souvent malade. L'année précédente, il a fait construire les huit écluses de Béziers. Elles sont d'un seul tenant, de manière à récupérer 25 mètres de dénivelé au bout du plus grand bief du canal qui fait 53 kilomètres en suivant les courbes de niveaux. Le port de Sète est fonctionnel grâce au môle qu'il a fait édifier et il ne reste que quelques kilomètres à creuser pour que son œuvre pharaonique soit terminée. Les deux tronçons Toulouse-Trèbes et Béziers-étang de Thau sont navigables. Le canal compte 64 écluses réalisées en belles pierres de taille, sa largeur au miroir (en surface) va de 16 à 20 mètres et au plafond (au fond) elle est de 11 mètres.

Le tunnel du Malpas

Riquet accueillant les envoyés du roi à l'entrée du Malpas, tableau de Sylvestre, Musée du Biterrois à Béziers

Les huit écluses de Fonserane à Béziers

Une écluse

Hélas, il ne verra pas la fin de la construction de son canal.

C'est un homme épuisé et considérablement endetté, car il a dû payer sur ses propres deniers une partie du chantier dans l'attente de remboursements hypothétiques. Il meurt le 1er octobre 1680 et est enterré dans la cathédrale Saint-Etienne de Toulouse où il repose toujours.

Quant à Colbert, son oraison funèbre a été très laconique et indigne d'un grand ministre. Le 7 octobre 1680, il écrit à l'intendant d'Aguesseau : « *La mort du sieur Riquet, que j'ai apprise par le dernier ordinaire, me donne un peu de crainte que nos travaux du canal n'en soient retardés*. » Il a quand même eu le temps de recevoir Jean-Mathias, alors à Paris, afin qu'il s'engage à finir le plus rapidement possible les ouvrages du canal. La raison d'État ne doit souffrir d'aucune compassion…

Le fief que Pierre-Paul Riquet laisse à ses héritiers est de 240 kilomètres de long sur 40 à 60 mètres de large. Il le lègue à ses fils, car ses filles auront une dot. À la mort de leur père, une seule a été dotée, Marie, sa fille aînée. Les deux autres devront attendre de longues années que les dettes de Riquet soient payées avant de recevoir la leur.

Le coût du canal est exorbitant pour l'époque :

• **Coût du canal royal du Languedoc, montants payés par :**		
- Le Trésor royal (+)	8 484 050 **L**	58 429 652 **€**
- Les États du Languedoc (+)	+ 8 070 202 **L**	+ 55 579 481 **€**
- Pierre-Paul Riquet (+)	+ 4 022 592 **L**	+ 27 703 591 **€**
- Sommes dues par Riquet et à reverser au Trésor royal (–)	– 3 425 816 **L**	– 23 593 594 **€**
Total :	**17 161 028 L**	**118 188 000 €**

Les héritiers de Riquet vont mettre 44 ans à payer les dettes de leur père. Jusqu'en 1724.

Hélas, le canal a été construit trop vite et est menacé d'ensablement avant même d'avoir pu fonctionner dans son intégralité. Colbert envoie alors Vauban, qui vient de remplacer le chevalier de Clerville pour faire une inspection du chantier. Pendant trois mois, il parcourt le tracé du canal, examine les rigoles, vérifie les bassins, étudie les écluses, inspecte le port de Sète, impressionné par l'audace de l'entreprise. Il remet un mémoire assez précis au fils de Colbert, le marquis de Seignelay, indiquant les réparations à faire et les améliorations à apporter. Tous ces frais sont pris en charge par le roi et les États du Languedoc.

Vauban dira plus tard : « *Je préférerais la gloire d'être l'auteur du canal des Deux-Mers à tout ce que j'ai fait ou pourrais faire à l'avenir*. »

Quel hommage !

À partir des aménagements de Vauban, le canal devient une poule aux œufs d'or. Les petits enfants de Riquet vont devenir immensément riches et importants, au point de faire de grands mariages dans la haute noblesse et d'être proche du roi, en particulier de Louis XVI et de Marie-Antoinette.

En effet, avant de mourir, Riquet avait organisé l'exploitation du canal qui est inauguré en grande pompe le 15 mai 1681.

Le canal sert à la fois pour les voyageurs grâce à la « barque de poste » et pour les marchandises qui sont acheminés par des bateliers. Tout se fait par halage avec des chevaux tout le long du canal. Outre

la barque de poste, beaucoup de bateaux transportant toutes sortes de denrées, vin, céréales, produits manufacturés et bien d'autres encore, l'empruntent et s'acquittent d'un droit de péage fixé par le roi mais encaissé par l'entreprise du canal.

Il faut quatre jours pour aller de Toulouse à la Méditerranée. On ne voyage que le jour. La première étape va de Toulouse à Castelnaudary où l'on s'arrête pour dormir. Puis la deuxième va de Castelnaudary à Trèbes. Le troisième jour, on s'arrête au Somail, et enfin le dernier jour à Béziers. De là on arrive au bord de l'étang de Thau que l'on traverse en bateau par un chenal jusqu'à Sète. Toutes ces escales sont aménagées pour le confort des passagers, y compris les haltes consacrées au déjeuner de la mi-journée. Riquet a pensé à tout. Outre les nécessaires auberges et hôtelleries dotées d'écuries et de magasins, il fait construire dans chaque halte une chapelle et… une glacière. Ainsi les nourritures terrestres ne sont pas oubliées, après, bien sûr, les nourritures spirituelles.

La halte du Somail

Maquette d'une barque de poste

Pendant tout le XVIIIème siècle, le canal rapporte énormément d'argent. Mais arrive la Révolution et l'Empire. Il est débaptisé pour s'appeler dorénavant « canal du Midi ».

Une partie des membres de la famille part en émigration (la branche aînée dite de Caraman) pendant que l'autre (la branche cadette dite de Bonrepos) reste en région toulousaine. Une descendante de Riquet, Dorothée de Cambon (Bonrepos) est d'ailleurs guillotinée le 8 thermidor An II, la veille de la destitution de Robespierre.

Le gouvernement révolutionnaire confisque les parts du canal aux Riquet qui ont émigré. Seuls, ceux qui sont restés gardent les leurs mais ils sont minoritaires. L'entreprise est mise en régie, confiée aux Domaines nationaux. Puis, le 10 mars 1810, Napoléon Bonaparte crée la Compagnie du canal du Midi société en commandite par actions.

À la chute de l'empire, Louis XVIII promulgue le 5 décembre 1814 une loi autorisant la restitution des biens confisqués aux émigrés pendant la Révolution, dont les canaux de navigation. Les Riquet de Caraman, de retour en France, ont pu récupérer des actions et tout au long du XIX^{e} siècle rachètent progressivement la majorité des parts du canal. Ils sont à nouveau propriétaires de la compagnie du canal.

Pierre-Paul Riquet n'est pas oublié. Deux statues sont érigées, l'une en 1838 à Béziers, sa ville natale, sculptée par David d'Angers et l'autre à Toulouse en 1853 et réalisée par Griffoul-Dorval. On retrouve son tombeau dans la cathédrale Saint-Etienne de Toulouse. On met des plaques commémoratives sur sa maison natale, et dans d'autres endroits où il est passé. Bref, le culte du personnage « Nostre Riquet » ne va plus s'arrêter.

En revanche, le canal rapporte beaucoup moins d'argent qu'au siècle précédent et ne semble plus adapté au développement économique du Languedoc. Le coup de grâce est donné par les frères Pereire et l'arrivée du chemin de fer.

Pourtant des efforts sont entrepris par la compagnie du canal du Midi pour lui donner une certaine rentabilité. Les moyens de locomotions sont améliorés puisqu'il ne faut plus que 36 heures avec la barque de poste pour aller de Toulouse à la Méditerranée. Hélas, le train ne met que 10 heures depuis Bordeaux. Encouragé par le pouvoir central et par l'empereur Napoléon III, qui souhaitent une seule et même gestion du canal du Midi, du canal latéral, ouvert en 1856, et de la voie de chemin de fer, la Compagnie des chemins de fer du Midi, propriété des Pereire, reprend le fermage du canal, au grand dam des descendants de Riquet mais aussi de tous les « travailleurs » de l'entreprise. Un bail de quarante ans est concédé à la Compagnie qui s'empresse de réduire le trafic fluvial pour développer le sien, moyennant un entretien minimum des infrastructures. L'augmentation du tarif de transport des marchandises par le canal et sa diminution conjointe par le train sont fatales au premier. Entre 1856 et 1896, le trafic de marchandises passe de 110 millions de tonnes à 28. Au même moment, celui que la voie ferrée réalise atteint**,** en 1880, 500 millions de tonnes.

En 1898, à la fin du bail, l'État récupère la concession du canal latéral à la Garonne le 1er juillet 1898 et rachète aux héritiers de Riquet et aux actionnaires du canal du Midi tous leurs droits de propriété et de jouissance sur l'entreprise.

Actuellement, le canal du Midi est géré par Voies Navigables de France, établissement public créé en 1991. La dernière péniche transportant des marchandises, *le Bacchus*, a arrêté son activité en 1990. Depuis le 7 décembre 1996, le canal est classé au patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO. Actuellement, c'est l'un des lieux touristiques les plus fréquenté d'Occitanie.

Mais laissons à Pierre-Paul Riquet, son illustre auteur, le mot de la fin dans une lettre écrite à Colbert le 14 février 1670 : « *Ces ouvrages sont ma plus forte passion et sont mes plus chers enfants, dans lesquels j'espère de revivre plus longuement que dans ceux qu'il a plu à Dieu de me donner de mon mariage* »

Merci de votre attention.

QUELQUES CHIFFRES EN ANNEXE

- Longueur du canal de Toulouse aux Onglous, à l'entrée de l'étang de Thau : 240 kilomètres.
- Largeur au « miroir » (au niveau de l'eau) : entre 16 et 20 mètres ; au « plafond » (au fond) : 11 mètres.
- Profondeur : 2 mètres (1,80 mètre pour le canal de jonction de la Robine jusqu'à Narbonne).
- Surface du fief du canal hors chenal : 5 600 hectares.
- Volume du terrassement effectué à la main avec pelles, pioches, barres à mine, paniers et civières : 7 000 000 de mètres cubes de terre et de roche.
- Durée des travaux : quatorze ans.
- Alimentation : 80 kilomètres de rigoles (de la montagne et de la plaine) pour amener l'eau au seuil de Naurouze.
- Nombre d'ouvrages d'art pour les rigoles : 103, soit 25 pour la rigole de la montagne, 74 pour la rigole de la plaine et 4 pour le Laudot.
- Capacité du lac de Saint-Ferréol : 6 734 000 de mètres cubes pour une surface de 89 hectares.
- Durée de remplissage du lac de Saint-Ferréol : trente jours, vidage en huit jours.
- Dénivellation de Toulouse à Naurouze : 57,18 mètres et 16 écluses.
- Dénivellation de Naurouze à Sète : 189,43 mètres et 48 écluses.
- Nombre de ponts sur le canal : 130.
- Nombre d'écluses : 64 dont 1 écluse octuple (Fonseranes à Béziers), 1 quadruple (Saint-Roch à Castelnaudary), 5 triples (Laurens, Le Vivier, Foucaud Trèbes, Fonfile), mais celle de Foucaud a disparu lors du raccordement de Carcassonne au canal, 19 doubles et 39 simples pour 101 bassins différents.
- Nombre d'ouvrages d'art hors écluses et ponts (aqueducs, épanchoirs, tunnels, ports, réservoirs, etc.) : 134.
- Orientation du canal : le seuil de Naurouze sert de point de départ : vers Toulouse, le canal coule d'est (amont) en ouest (aval), et vers Sète, c'est l'inverse, le canal coule d'ouest (amont) vers l'est (aval).
- Durée de remplissage du canal : dix jours.
- « Chômage » du canal (écoulement et maintien des chenaux vides pour son entretien) : cinquante jours avant la construction du réservoir du Lampy.
- Bief le plus long : 53,49 kilomètres entre Argens et Fonseranes, altitude de 31,35 mètres au-dessus du niveau de la mer.
- Bief le plus court : 105 mètres entre l'écluse du Fresquel double et l'écluse du Fresquel simple.
- Nombre d'arbres plantés le long de ses rives : 45 000.