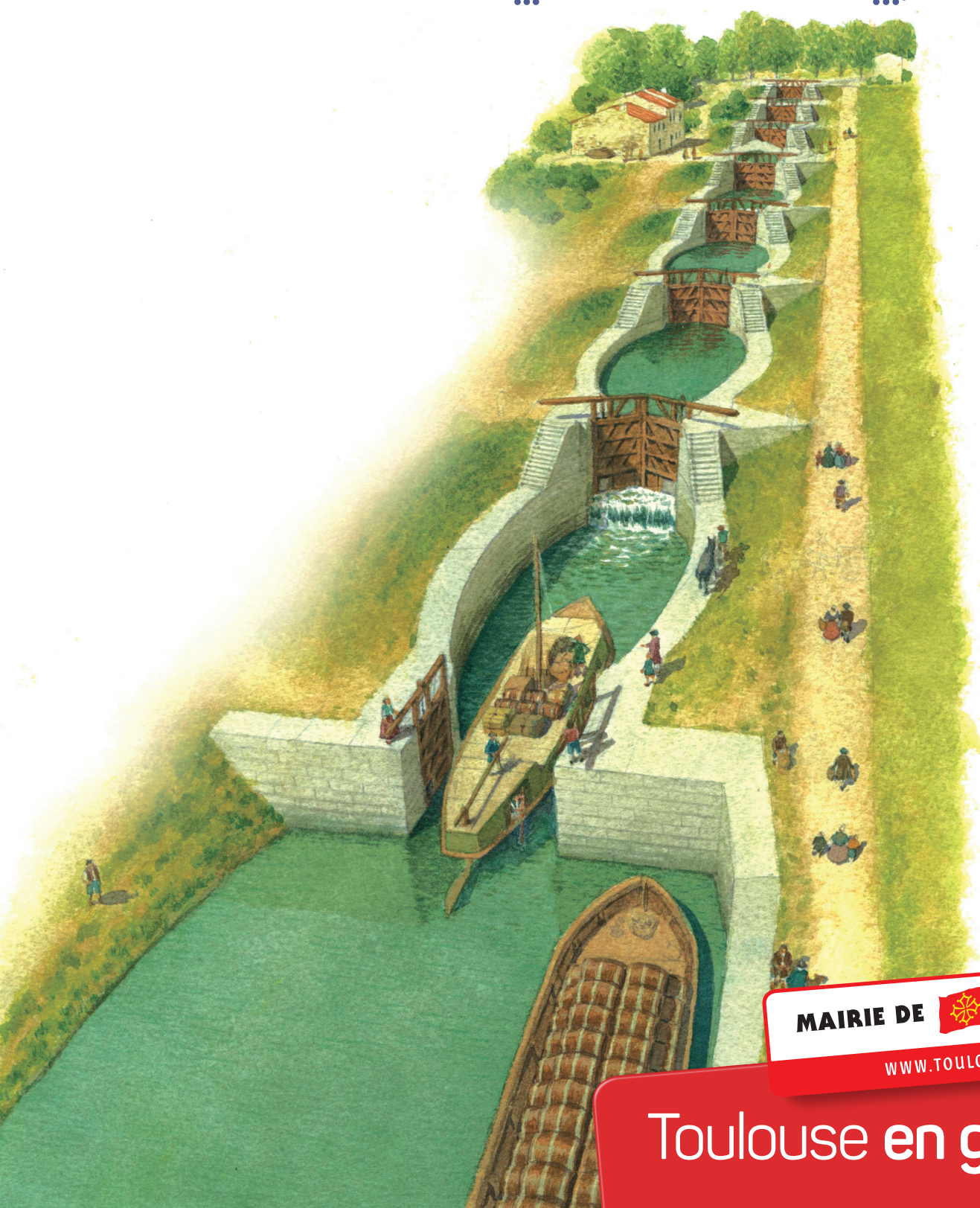




Ouvrage d'art, urbanisme
et génie civil : Voies d'eau

1787, le canal à plein régime



MAIRIE DE  TOULOUSE

WWW.TOULOUSE.FR

Toulouse en grand !

1787, le Canal à plein régime

Le 12 mai 1787, Jefferson arrive à Sète depuis Montpellier et y loue une « barque légère » pour le mener, lui et sa voiture, par le Canal jusqu'à Toulouse, « 200 miles américains » plus loin.

UN AMÉRICAIN DANS LE MIDI Il y a 350 ans, Louis XIV signait l'édit de construction du Canal royal de Languedoc. Près de 120 ans plus tard, l'ambassadeur (et futur président américain) Jefferson empruntait cette voie d'eau devenue un axe commercial majeur.

tails dont un jour à cheval pour faire un tour de 40 miles dans la Montagne Noire et voir la façon dont l'eau est collectée pour alimenter le Canal. Les huit autres sur le Canal lui-même. J'ai enlevé les roues de ma voiture, l'ai placée sur le pont d'une barque légère et suis parti ainsi sur le Canal au lieu de prendre la route de poste. »

IL POSE SA PLUME, regarde les champs de blé vert, la prochaine écluse au loin, les mulets qui tirent devant sur le chemin de halage sablé comme une allée de jardin. Puis reprend : « De toutes les façons de voyager que j'ai connu, celle-ci est la plus agréable. Je marche la plupart du temps le long des rives égales du Canal et de leur double rangée d'arbres qui donnent de l'ombre. Quand je suis fatigué, je m'assieds dans ma voiture où, aussi confortablement que dans mon bureau, je lis, j'écris

ou j'observe. »

JEFFERSON OBSERVE, Monsieur l'ambassadeur n'est pas en vacances ni en voyage d'agrément mais doit enquêter sur cette « merveille de l'Europe » qui fait la fierté du Languedoc, la plus grande voie d'eau artificielle de son temps, et en tirer des enseignements pour sa jeune patrie dont il a rédigé la constitution en 1776 et dont il sera président à partir de 1801. C'est ce qu'il vient d'ailleurs d'écrire quelques minutes plus tôt à sa chère « Patsy » (sa fille Martha qui l'a suivi à Paris) : « Un esprit toujours en activité est un esprit toujours heureux. C'est le grand secret, la grande recette du bonheur. Les paresseux sont seuls maudits. » Il note quelques

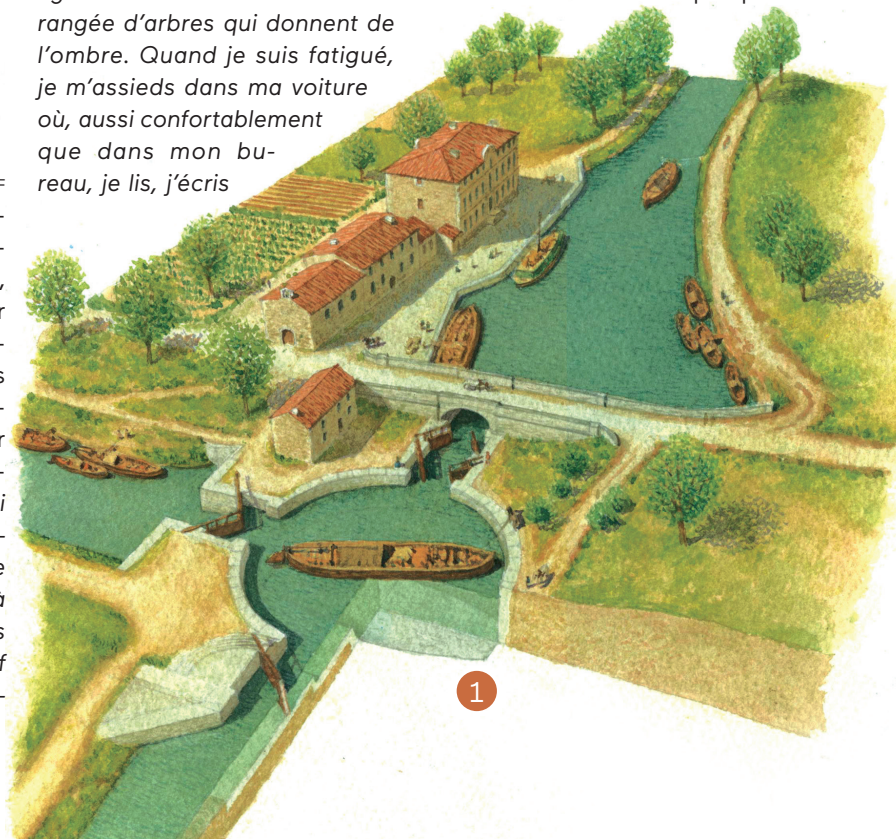
idées, vérifie sa position sur le long rouleau de la carte du Canal puis reprend sa lettre à son secrétaire : « Ma voiture ayant des vitres de tous les côtés me permet un complet panorama des paysages variés que je traverse : oliviers, figuiers, mûriers, vignes, champs de blé et prairies, villages et fermes. J'ai eu des journées de temps superbe et tout ce que peuvent souhaiter nos Indiens : ciel sans nuages et eaux limpides. Plus un autre luxe qu'ils ne peuvent même imaginer puisqu'ils habitent le pays des oiseaux moqueurs : un double pupitre de rossignols le long des rives du Canal. »

LA BARQUE LÉGÈRE louée à Sète passe sous un joli pont de pierres et de briques et vient s'arrêter dans le bassin de l'écluse de Gardouch avec ses bajoyers (murs latéraux) elliptiques qui sont l'une des particularités du Canal (sauf à Toulouse). La femme de l'éclusier sort et actionne les vantaux, Jefferson sourcille : « Est-ce que ce sont partout les femmes qui font le travail des hommes dans cette étrange province ? Les écluses sont le plus souvent tenues par des femmes, a-t-il écrit quelques jours plus tôt, mais les opérations nécessaires sont trop pénibles pour elles. L'empiètement par les femmes sur les travaux propres aux hommes est un

grand dérangement dans l'ordre des choses. » Une femme aussi debout à l'arrière de la barque de patron qui attend à l'autre bout : « Les barques qui y naviguent ont 70 ou 80 pieds de long et 17 ou 18 de large. Elles sont tirées par un cheval et manœuvrées par deux employés, dont l'un est généralement une femme. » Partout des barques, bien chargées sous leur pont de bois et même des « trains » de radeaux comme celui rencontré près de Béziers : « 350 poutres, de 40 pieds de long et de 12 ou 13 pouces de diamètre, formé de quatorze radeaux attachés ensemble ». ►

L'« écluse ronde d'Agde » ¹ où Jefferson passe le 13 mai est un embranchement : grâce aux trois portes de son bassin circulaire, elle permet aux barques d'aller vers Béziers (en haut), vers l'étang de Thau et Sète (en bas) ou vers Agde et la mer (à gauche). Unique en son genre, c'est une création de Riquet pour protéger le Canal des débordements de l'Hérault tout proche.

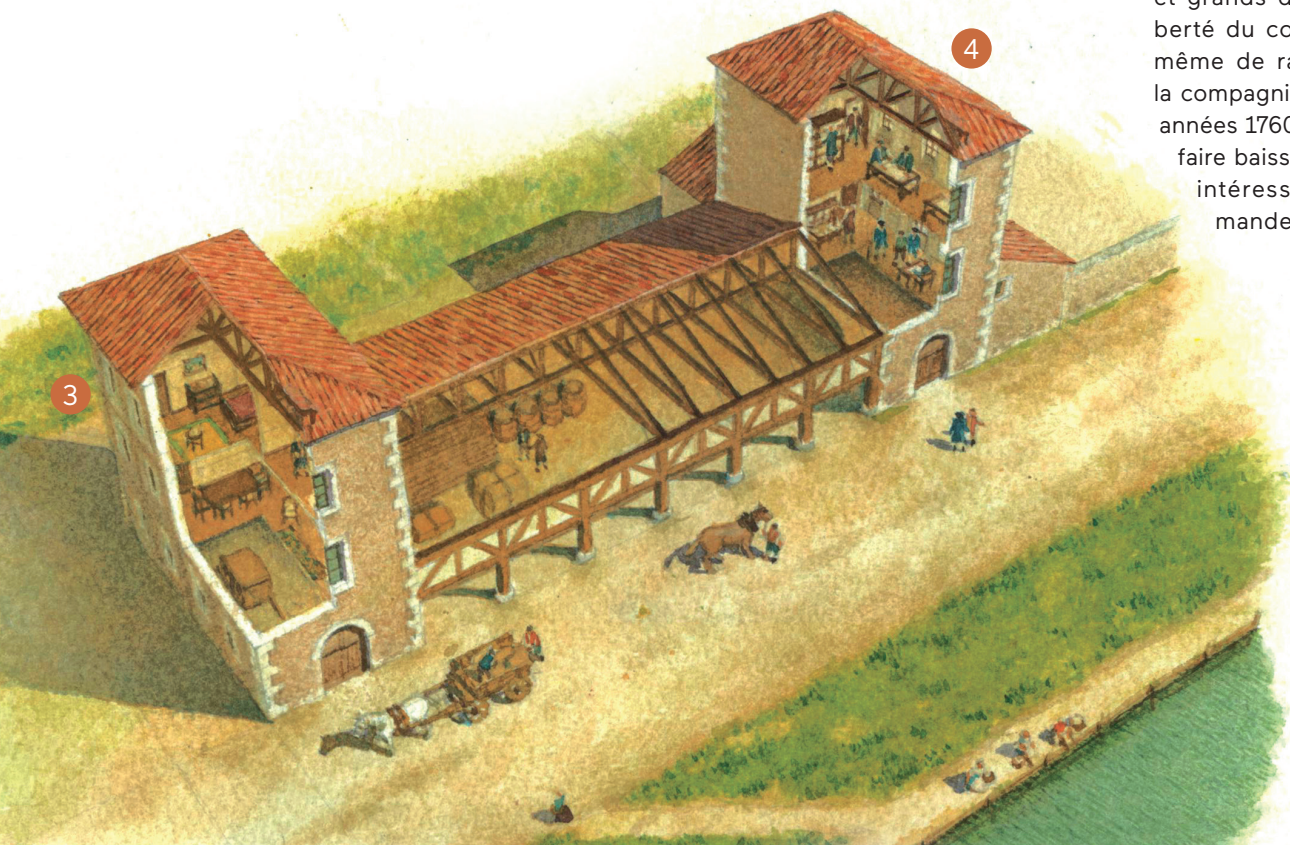
Les solutions techniques audacieuses comme le pont-canal (ci-contre celui de Cesse en Minervois ²), non prévu à l'origine par Riquet mais conçu par Vauban après les premiers tracés, ou l'échelle d'écluses de Fonserannes juste avant Béziers ³ font l'émerveillement des voyageurs.





Le 21 mai 1787, Jefferson arrive à Toulouse au port Saint-Étienne (ci-dessus) et fait débarquer sa voiture. On reconnaît derrière le Château du Canal 1 et la Recette 2 où les patrons de barque devaient aller payer le droit de navigation au receveur (qui habitait là).

Le « château » du Canal (ci-dessous) symbolisait la seigneurie des descendants de Riquet sur le Canal avec ses deux tours : au nord 3 celle prévue pour loger le directeur de la section toulousaine, au sud 4 la tour « de fer » (prison et chambre de justice). Entre les deux, un magasin à matériaux.



► Ce sont des années où, après des débuts difficiles à cause des soucis techniques et du marasme économique, cette voie d'eau fonctionne à plein régime. Dans les années 1660, Riquet, son concepteur et génial entrepreneur, avait vendu le projet à Louis XIV en lui faisant miroiter la ruine de l'Espagne par le détournement du commerce méditerranéen. Mais, lui qui avait fait fortune en taxant le sel languedocien, devait se douter que son Canal servirait d'abord au commerce local. C'est ce qui s'est passé : le Canal accompagne le redémarrage économique du début du règne de Louis XV et céréaliers du Haut Languedoc (Lauragais, Toulousain, Albigeois) comme vigneron du bas Languedoc (Minervois, Biterrois) profitent de cette voie d'eau qui s'offre à eux pour aller vendre

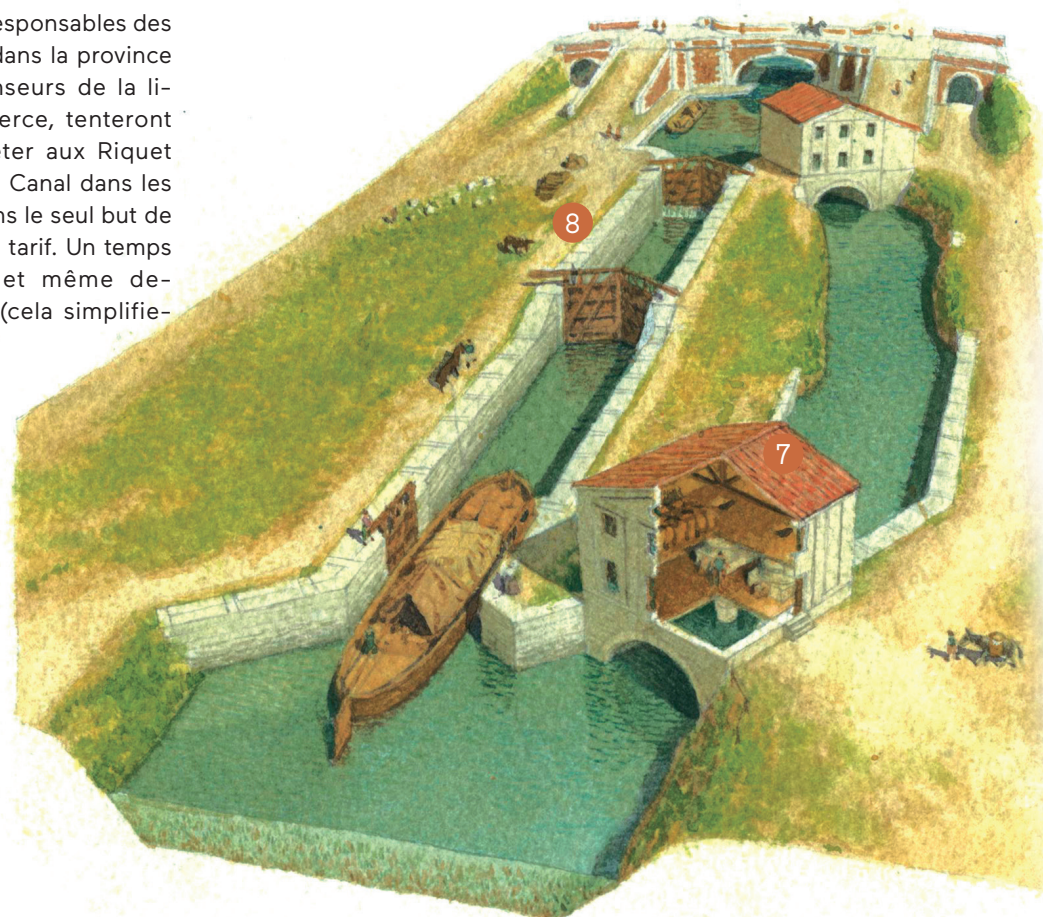
leurs surplus à l'autre bout. Les surplus trouvent preneur, les revenus progressent, les cultures s'étendent, les échanges augmentent d'un bout à l'autre du Midi, les Provençaux et leur climat capricieux ne pouvant bientôt plus se passer des blés toulousains tandis que les négociants bordelais profitent des bas prix de l'alcool languedocien pour l'expédier à leurs clients hollandais et britanniques. Le Canal est aussi avantageux pour toutes les autres marchandises lourdes, précieuses ou délicates, toujours difficiles à transporter sur route : marbres, savons, huiles d'olive, laine, sel...

POUR TRANSPORTER ces marchandises, les bateliers des étangs méditerranéens ont investi le Canal (ceux de la Garonne n'ont pas eu leur mot à dire) dès

son ouverture au cours des années 1680 et y font naviguer depuis dans les deux sens environ 250 « barques de patron », des tartanes sétoises adaptées aux étroites dimensions et au faible tirant d'eau de la voie d'eau. Les héritiers de Riquet, propriétaires de la compagnie, ont pensé un temps avoir leur flotte à eux mais ont vite compris qu'ils gagneraient tout autant à laisser l'affaire aux petits professionnels en échange de droits à 6 puis 4 deniers le quintal (100 livres soit environ 50 kilos) par lieue parcourue. Ce tarif est le grand sujet de discussion du siècle, négociants et bateliers le trouvant naturellement trop élevé, les Riquet le trouvant évidemment trop bas pour subvenir à toutes les dépenses liées au Canal. Les États de Languedoc, responsables des travaux publics dans la province et grands défenseurs de la liberté du commerce, tenteront même de racheter aux Riquet la compagnie du Canal dans les années 1760 dans le seul but de faire baisser le tarif. Un temps intéressés, et même demandeurs (cela simplifie-

rait les répartitions en famille car ils commencent à être nombreux), les Riquet finiront par décliner et continuer à gérer leur fief (ils sont seigneurs du Canal) en bons pères de famille grâce aux 950 000 livres de droits de navigation engrangés chaque année plus quelques revenus annexes non négligeables comme ceux des moulins, plantations, cultures, auberges qui bordent le Canal et surtout des barques de poste.

LES BARQUES DE POSTE appartiennent à la compagnie. Plus légères et rapides que les barques de patron, et prioritaires, elles transportent certes un peu de courrier mais surtout des voyageurs. C'est d'abord par curiosité que les particuliers vont parcourir le Canal pour 3 sols par lieue en « salon » à l'avant et 1 sol (ce qui est tout de même une somme car il y a près de 50 lieues) en « salle du commun » à l'arrière. Mais la curiosité devient vite de l'intérêt bien compris quand on constate les avantages du transport fluvial sur le très inconfortable transport routier d'alors : horaires respec-



tés, cahots évités. On met quatre jours d'Agde à Toulouse (Jefferson a nettement entraîné) grâce à une gestion fine des passages d'écluse les plus chronophages où les voyageurs changent de barque au lieu d'attendre que l'eau soit à niveau. « Dînée » (repas de midi) dans les quatre auberges de la compagnie, « couchée » (repas du soir et nuit) dans les trois hôtelleries de Castelnaudary, de Trèbes (entre Carcassonne et Lézignan) et du Somail (près de Narbonne). Jefferson, lui, a tout son temps et songe encore aux rossignols de la nuit dernière : « Quel oiseau ferait le rossignol dans les



climats américains ! Nous devons l'implanter là-bas ». Puis aux poissons lorsque, en attendant que l'écluse se remplisse, il va les contempler dans le bassin aval : « Le canal recèle une abondance de carpes et d'anguilles. J'ai vu aussi un petit poisson ressemblant à notre perche ou à notre gardon. » Les vantaux s'ouvrent, la barque continue son chemin vers Toulouse et il peut finir sa lettre : « Il est impensable que vous retourniez en Amérique sans faire cette expédition que je viens de faire ... » ●

À lire : « Le Canal Royal de Languedoc – le partage des eaux », Michel Adgé, Philippe Delvit, Robert Marconis, Jean-Loup Marfaing et Samuel Vannier, Loubatières 2009, « Le Canal du Midi "Merveille de l'Europe" », Michel Cotte, Belin Herscher 2003, « Toulouse et le Canal du Midi », Nicolas Marqué, Empreinte 2007.

STUDIO DIFFÉREMENT

© Studio Différemment 2016 : Illustrations : Philippe Biard Texte : Jean de Saint Blanquat. Merci à Samuel Vannier de VNF pour son aide.

À côté du Château, les Archives du Canal (ci-dessus) sont entreposées dans ce petit bâtiment 5 bien gardé entre deux glacières circulaires 6, isolées de l'extérieur par de petits sas et remplies de glace et de paille pour pouvoir vendre des boissons fraîches aux passants et voyageurs.

Le Canal est un cours d'eau et comme tel peut faire tourner les roues des moulins 7 qui sont une source importante de revenus pour la Compagnie. Comme ceux installés à la double écluse des Minimes 8 qui montre à quel point celles-ci ont changé à Toulouse depuis les travaux de mise aux normes du XX^e siècle.