



Toulouse  
Patrimoine  
d'Avenir

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

# Le Grand œuvre de Pierre-Paul Riquet



MAIRIE DE  TOULOUSE

[WWW.TOULOUSE.FR](http://WWW.TOULOUSE.FR)

## Toulouse en grand !



# Le grand œuvre de Pierre Paul Riquet (1<sup>re</sup> partie)

**UN IMMENSE OUVRAGE POUR RELIER TOULOUSE À LA MÉDITERRANÉE** Creusé à partir de 1667 au départ de Toulouse, le Canal royal de Languedoc, futur Canal du Midi, aurait dû passer bien plus près du centre ville. Mais les Capitouls en décidèrent autrement...



Ci-dessus la Toulouse de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle contournée par le Canal qui passait alors en pleine campagne.

**E** T SI LE CANAL DU MIDI N'ÉTAIT PAS PASSÉ PAR TOULOUSE ? Dans ses premiers projets, au début des années 1660, le biterrois Pierre-Paul Riquet, s'il est assez précis sur la portion techniquement stratégique autour du seuil de Naurouze en Lauragais, reste dans le flou pour le reste du trajet : son canal des deux mers pourrait rejoindre la Garonne par l'Agout et le Tarn ou bien, mieux, par la vallée du Girou, ce qui aurait l'avantage de le faire passer au bas des jardins du château de Bonrepos où Riquet a l'une de ses demeures. Mais il faut à Riquet des appuis pour mener son grand œuvre à bien, particulièrement à Toulouse où siègent deux puissances : le Parlement, efficace relais de l'État royal dans tout le Midi central, et l'archevêque qui dirige les États de Languedoc, l'une des administrations autonomes les plus puissantes et les mieux gérées du royaume. Le canal partira donc de Toulouse, un peu en aval du Bazacle,

mais ensuite ? Pour faire des économies, on pense d'abord de le faire passer dans le fossé des murailles, soit à peu près à l'emplacement des actuels boulevards mais les Capitouls s'y opposent, officiellement par peur d'inondations dans la ville, en fait car ils sont fâchés que le Canal échappe à leur juridiction, étant « fief » de Riquet et ses descendants par ordre du Roi. Ils ordonnent donc qu'il passe à 600 toises, soit plus d'un kilomètre au large. Riquet obtempère et commence à tracer avec ses arpenteurs la longue boucle évitant la ville.

Après l'arpentage ❶, les expropriations (essentiellement de terrains agricoles) qui, autour de Toulouse, ne créèrent pas de problèmes, les indemnisations étant élevées et payées par les États de Languedoc. Ensuite commence le chantier proprement dit avec le terrassement ❷ qui consiste à creuser le lit du canal à même le sol. Les ouvriers sont nombreux ❸ car tout se fait à la main et faciles à trouver car la paye est bonne. Sans compter les ouvrières, Riquet privilégiant leur embauche car elle lui coûte moins cher : « *Toutes les femmes qui me viendront, je les prendrai, écrit-il à Colbert en 1669, dans la pensée que ces femmes travaillant à forfait feront autant de travail que les hommes qui travaillent à journée, qu'il ne m'en coûtera pas tant et que je verrai plus tôt la fin de mon entreprise* »... La tranchée et les talus faits, arrivent les hommes

de l'art, artisans maçons qui exécutent les ouvrages, ponts et surtout écluses. Celles de Toulouse, en chantier dès 1667 (l'édit du Roi autorisant la construction du Canal est de fin 1666) permettront à Riquet de se faire la main : d'abord rectangulaires ④, elles ne résisteront pas à la pression des talus de terre qui les bordent, formés avec les quantités creusées ⑤ et qui seront ensuite plantés d'iris ou de joncs pour mieux les maintenir. Finalement, la forme ovale s'imposera sur tout le tracé du Canal elle permet d'équilibrer les pressions, lui donnant en plus ce petit air baroque qui a tant contribué à son charme. Les maisons éclusières, ⑥ ou les moulins ⑦ sont construits dans la foulée. Ces derniers, source de revenus complémentaires, sont accompagnés d'un bâtiment faisant office de magasin (entrepôt), d'habitation et d'écurie pour la famille qui l'exploite ⑧ et d'un bief, voie d'eau permettant de faire tourner la meule ⑨.

droit. Pour diriger tout ce monde (jusqu'à 12 000 personnes au plus fort de la saison de travail), une vingtaine de contrôleurs et inspecteurs « généraux » sous les ordres de Riquet. À Toulouse, le Canal est mis en eau dès 1674 avec sans doute une inauguration en grande pompe : Capitouls, parlementaires, archevêque <sup>(13)</sup> et Riquet, se demandant sans doute s'il verra la fin du plus grand chantier de l'Europe de son temps et surtout si cela lui rapportera quelque chose. Car si le Canal permet alors d'aller jusqu'à Castelnaudary, les années 1670 voient s'accumuler les ennuis : Louis XIV se lance dans une guerre qui va assécher les finances publiques alors que Riquet a dépensé presque toute sa fortune de grand percepteur des gabelles, ces fructueux impôts sur le sel qui en ont fait l'un des

chantiers comme s'il voulait mettre l'État dans l'impossibilité de revenir en arrière et meurt finalement en 1680 en laissant une énorme dette à ses héritiers. Quelques mois plus tard, le 15 mai 1681, le Canal est pour la première fois totalement mis en eau. Mais les problèmes sont légion et il faudra attendre 1683 pour autoriser la navigation commerciale et 1685 pour signer la réception des travaux. Pas encore suffisant pour assurer la pérennité de l'ouvrage qui souffre de tous côtés du terrible régime hydrographique régional. Le Canal ne pourra devenir véritablement opé-

Ci-dessus,  
l'écluse de Garonne, point  
de départ du Canal du Midi  
à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Ce n'est  
qu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle  
que la construction du Canal de  
Brienne (et des ponts  
jumeaux) permettra aux  
navires venus des Pyrénées  
par la Garonne d'accéder  
directement au Canal du Midi  
en évitant un transbordement  
au Bazacle. Au XIX<sup>e</sup> siècle,  
l'œuvre de Riquet sera  
prolongée jusqu'à Bordeaux  
par le Canal latéral  
à la Garonne.

rationnel qu'après les très importants travaux menés par Vauban de 1686 à 1694. Enfin achevé 14 ans après la mort de son créateur, le Canal va faire l'admiration de l'Europe car c'est alors le plus important ouvrage public du continent et peu à peu prendre toute sa place dans l'économie toulousaine. ●

Ci-dessus,  
la double écluse de Bayard  
depuis l'arpentage et début  
du chantier en 1667 jusqu'à  
la première mise en eau et  
inauguration en 1674.  
Aujourd'hui en face de la gare  
Matabiau, elle a été remaniée  
au XX<sup>e</sup> siècle où elle a perdu  
son moulin et l'un de ses bassins.

À lire: «Toulouse et le Canal du Midi», Nicolas Marqué, Empreinte 2007. «Le Canal du Midi, Merveille de l'Europe», Michel Cotte, Belin-Herschler 2003.

On trouve aussi sur le chantier des forgerons <sup>10</sup> pour les outils, des charpentiers pour fabriquer les portes des écluses <sup>11</sup> ou les grues nécessaires aux travaux <sup>12</sup> et une nuée de charretiers pour transporter les matériaux au bon en-

hommes les plus riches du Midi. Les devis sont largement dépassés et le Canal ne peut encore rien rapporter. Le créateur du Canal passe les dernières années de sa vie à courir d'un bout à l'autre de son grand œuvre, accumulant les

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





## Le grand œuvre de Pierre Paul Riquet (2<sup>e</sup> partie)

**COMMENT LE CANAL A TRANSFORMÉ LE FAUBOURG SAINT-ÉTIENNE** Après les aléas de sa construction par Riquet au XVII<sup>e</sup> siècle 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<sup>e</sup> siècle.

C'EST D'ABORD LE QUARTIER DES POTIERS. Expulsés de Toulouse au XIV<sup>e</sup> 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 four-  
nir en argile. Autour d'eux, toute  
une population, artisans, ouvriers  
agricoles, jardiniers, aubergistes,  
voleurs, mendiants, prostituées,  
profitant de ce que la loi toulou-  
saine ne s'appliquait ici qu'épisodi-

quement (d'où moins de taxes et  
de surveillance) mais en supportant  
aussi les inconvénients comme les  
terribles parties de « campe », ba-  
tailles de rue opposant des cen-  
taines de participants au cours  
desquelles tous les coups étaient

Ci-dessus le Port Saint-Étienne à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, « siècle d'or » du Canal du Midi. Borné au sud par le pont Saint-Sauveur 1 (propriété des États de Languedoc qui l'entretennent 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-Étienne 5 et le cimetière Saint-Sauveur 6 où les étudiants chirurgiens venaient se servir en cadavres.

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

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-Étienne, dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> 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

per mis . Zone en marge de la ville, sur un axe secondaire, le faubourg Saint-Étienne 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

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) 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 DIFFÉREMENT