

LES AMIS DES ARCHIVES

de la Haute-Garonne



11-14, bd Griffoul-Dorval 31400 TOULOUSE
Tél. le mercredi après-midi : 05.62.26.85.72
Site Internet : www.2a31.net
Courriel : amis.archives@laposte.net

Tél. Archives départementales : 05.34.31.19.70
Fax : 05.34.31.19.71

PETITE BIBLIOTHÈQUE N° 141

(SUPPLÉMENT A LA « LETTRE DES AMIS » N° 207 du 30 juin 2004)

NUMÉRO SPÉCIAL CANAL DU MIDI

2004, l'année Riquet



QUI ÉTAIT PIERRE-PAUL RIQUET ?

De son enfance et de sa jeunesse, on ne sait presque rien. Il est né un 29 juin (fête commune de saint Pierre et saint Paul). Quant à l'année ? On s'accorde généralement sur 1604, parfois 1609 lorsque l'on se réfère à l'acte de sa sépulture. On n'a en effet retrouvé ni acte de baptême ni acte de mariage.



La famille Riquet descend d'une famille italienne : les Arrighetti. C'est Gherardo Arrighetti qui, chassé de Florence pour avoir épousé la cause des Gibelins, se réfugie en Provence en 1268. On retrouve les Arrighetti au fil des siècles, avec l'évolution de leur patronyme, qui deviendra un jour : Riquet.

Au sortir de la jeunesse, Pierre-Paul Riquet devient « homme de gabelle ». Tout d'abord simple employé, il gravit les échelons et passe directeur de la ferme. Il est également le fournisseur des armées du roi en Cerdagne et en Roussillon. C'est de cette époque que date sa fortune.

Fortune qui lui permettra de réaliser son grand projet : « Le Canal du Languedoc ».

Il décède quelques mois avant l'inauguration du Canal du Languedoc, le 1^{er} octobre 1680 à Toulouse. Il repose dans la cathédrale Saint-Étienne.

Rappel historique

Le Canal du Midi, ou Canal Royal du Languedoc doit son origine à l'idée de génie de Pierre-Paul Riquet.

Son projet n'était pas une nouveauté. Avant lui les Romains, puis François I^{er}, Henri IV, Richelieu rêvaient déjà d'une liaison évitant le détour par Gibraltar. Là où tous échouèrent pour des raisons financières et technologiques – essentiellement le problème d'alimentation en eau – Pierre-Paul Riquet, alors fermier des gabelles, allait, de par sa connaissance de la région, à force d'opiniâtreté et en y consacrant sa fortune personnelle, devenir « l'Inventeur du Canal du Midi ».

La problématique était d'alimenter le canal en son bief le plus élevé à Naurouze, point de partage des eaux, secteur particulièrement sec en été. Il était donc indispensable de trouver ailleurs des eaux abondantes et de les conduire gravitairement à Naurouze.

Riquet, qui réside souvent au Château de Ramondens, sur les hauteurs de la Montagne Noire, observe le torrent généreux de l'Alzeau, la Bernassonne, le Lampy grossi du Lampillon, le Rieutort. Il conçoit alors le dessein de capter ces torrents et ruisseaux et de les forcer par une rigole creusée sur le flanc sud du massif, pour venir grossir la rivière le Sor. Ce sera l'étincelle qui donnera « le branle » (expression de Riquet) au projet.

Les étapes administratives et les vérifications

C'est ainsi que dès le printemps 1662, Riquet aidé par Pierre Campmas, fils d'un fontainier à Revel, effectue des nivellements pour vérifier si son idée est réalisable. Poussé par des personnalités de Toulouse auxquelles il a fait part de cette idée et notamment par Monseigneur d'Anglure de Bourlemont, archevêque de cette ville, il écrit le 15 novembre 1662 une longue lettre à Colbert, ministre des Finances, dans laquelle il détaille ses vérifications. Colbert discerne l'importance de la proposition de Riquet et fait part au Roi Louis XIV de la confiance qu'il a dans les affirmations de cet homme, réputé posséder un profond sens pratique... Après beaucoup de palabres et de vérifications par des commissaires du roi, Riquet est enfin autorisé à creuser une « rigole d'essai » pour démontrer le bien-fondé de ce qu'il avance (lettre de Colbert du 14 août 1665).

Cette rigole, réalisée l'année même, confirme les propos de Riquet ; les eaux captées à l'Alzeau, parviennent jusqu'au seuil de Naurouze, point le plus haut pour alimenter les deux versants du futur Canal.

La Rigole de la Montagne

La prise d'Alzeau : altitude 660 m

C'est le point de départ le plus en amont de tout le système conçu par Riquet pour alimenter le Canal du Midi. La dérivation, autrefois constituée de poutrelles de bois formant un épanchoir à tampes, se fait aujourd'hui à partir d'une petite chaussée bâtie en travers du ruisseau. Cette dernière régularise le niveau de l'eau alors qu'une vanne latérale permet de régler les débits dérivés vers la Rigole.

Caractéristiques de la Rigole

Il s'agit d'un petit canal de 3 m de large environ, inscrit à flanc de versant sur une longueur de 25 km. Un cinquième de son tracé a dû être creusé dans la roche en place, granit essentiellement.

C'est sur ses 18 premiers kilomètres du versant méditerranéen que la Rigole collecte les eaux d'une dizaine de rus ou ruisseaux pour les amener sur le versant océanique. Les plus importants sont l'Alzeau, la Bernassonne et le Lampy, le captage se faisant par un système de vanne épanchoir.

Lampy-Vieux et Lampy-Neuf

A la prise du Lampy, Riquet avait aménagé un bassin régulateur afin de constituer une réserve en eau, amortir les crues et arrêter les sables ainsi que les vases. Mais le Lampy-Vieux, trop petit, s'avéra bien vite sans efficacité. A la fin du XVIII^e siècle, sous Vauban, pour faire face à l'accroissement des besoins en eau du Canal, suite à la construction du Canal de Jonction qui relie la Robine de Narbonne au Canal du Midi, il fut nécessaire d'aménager une nouvelle réserve de grande capacité. C'est ainsi que le Lampy-Neuf, ouvrage en blocs de granit, d'une contenance de 1 672 000 m³, vit le jour.

Section Conquet / Cammazes

Le Conquet est un point capital ; la Rigole franchit ici la ligne de partage des eaux et débouche sur un bassin versant atlantique, celui du Sor. Jusqu'en 1687, la Rigole de la Montagne s'arrêtait là, après 18,5 km de cours. Les eaux étaient déversées dans le Sor. Mais c'est sur le Laudot et non sur le Sor que Riquet, sur les conseils du Chancelier de Clerville, avait établi sa réserve régulatrice : le bassin de St-Ferréol. Afin d'utiliser au maximum celui-ci, il avait été prévu l'allongement de la Rigole sur 6,5 km, du Conquet aux Cammazes, où l'on rejoignait le haut Laudot. Ce fut chose faite par Vauban, sept ans après la mort de Riquet, avec la célèbre voûte ou « percée des Cammazes ».

Le barrage-réservoir de St-Ferréol (altitude 350 m)

Pour alimenter de façon régulière le Canal, Riquet avait initialement prévu une douzaine de « magasins d'eau ».

Cependant, avec la construction du barrage de Saint-Ferréol, le plus grand du monde à cette époque, la solution d'une réserve unique à grande capacité fut adoptée.

Un millier de personnes a travaillé à sa construction entre 1667 et 1672. Cet ouvrage remarquable, long de 786 m en crête et large de 149 m à sa base, est une véritable prouesse technique pour le XVII^e siècle. Il est constitué d'une digue en terre retenue aux extrémités par deux murs, le mur amont étant noyé dans le bassin. Un mur central ou « grand mur », couronné par l'allée promenade actuelle, haut de 35 m, large de 1 m dans sa partie supérieure et de 5 m dans le bas, assure l'étanchéité de l'ouvrage. Les pierres de taille constituant l'ouvrage portent encore la marque des tailleurs de pierre de l'époque.

Deux paires de galeries traversent l'ensemble du barrage :

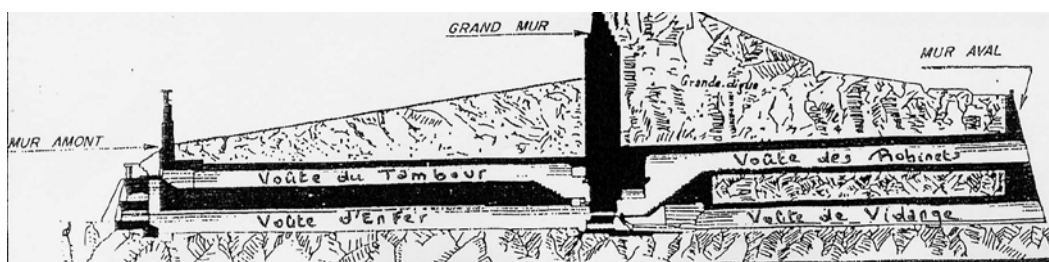
- entre les murs amont, la galerie inférieure ou « voûte d'enfer » et la galerie supérieure ou « voûte du tambour »

- entre les murs aval et central, la galerie inférieure ou « voûte de vidange » et la galerie supérieure ou « voûte des robinets ». Un musée très intéressant offre maintenant la possibilité de visiter cette « voûte des robinets ».

Les galeries permettent le passage de l'eau pour l'alimentation du Canal et la vidange de l'ouvrage.

Le système de vidange de l'ouvrage a été modernisé lors de la dernière vidange, en 1994/1995, par la pose d'une vanne papillon et d'une vanne de dissipation d'énergie.

La capacité maximale de la retenue atteint 6 500 000 m³, mais dans la pratique, on ne la remplit guère au dessus de 5 760 000 m³, ce qui confère au plan d'eau une superficie de 67 hectares (cette contenance est à peu près égale à celle du Canal du Midi : 5 898 500 m³).



La Rigole de la Plaine

Elle achemine les eaux du Sor depuis Pont Crouzet, à l'amont de Revel, jusqu'à Naurouze, en passant par les Thomasses où viennent s'ajouter les volumes qui descendent de St-Ferréol par le Laudot moyen. Le débit désiré à Naurouze (18 à 24 millions de m³ annuels) est soigneusement modulé.

Le barrage des Cammazes

Réalisé en 1957 par l'Institution Interdépartementale pour l'Aménagement Hydraulique de la Montagne Noire, il régularise le Sor à Pont Crouzet. C'est un avantage non négligeable pour la prise de Pont Crouzet et la Rigole de la Plaine. Sur les 19 000 000 m³ que contient la retenue des Cammazes, 4 sont réservés à l'alimentation du Canal.

Le bassin de Naurouze (altitude 190 m)

Avant que la Rigole ne débouche dans le Canal, Riquet avait cru devoir réaliser une ultime réserve régulatrice, le bassin de Naurouze. Creusé et construit de 1669 à 1673, c'était à l'origine un vaste plan d'eau autour duquel était envisagée la construction d'une ville. Mais au fil des ans, la charge alluvionnaire allait obstruer ce bassin et conduire à son abandon avant 1750. Aujourd'hui, la rigole maintenue sur la périphérie nous permet de mesurer son ampleur et de lire sa forme octogonale.

L'obélisque

A proximité immédiate du bassin, sur « les pierres légendaires de Naurouze », promontoire rocheux, s'élève un obélisque de 20 m de haut, construit entre 1825 et 1827, en hommage à Pierre-Paul Riquet, baron de Bonrepos, « Père du Canal ».

Les archives des canaux du Midi

par Samuel Vannier

Au n° 2 port Saint-Étienne à Toulouse se trouve la direction du Service de la Navigation du Sud-Ouest / Direction interrégionale de Voies Navigables de France. Ce service de l'État est détenteur des fonds d'archives issus de la construction et de l'exploitation du réseau de canaux du Sud-Ouest de la France. Cette spécificité résulte d'une longue et prestigieuse histoire dans laquelle la gestion des archives occupe une place inhabituelle.

Origines historiques de ces archives particulières :

Le réseau fluvial du Sud-Ouest de la France est constitué d'un ensemble de rivières et de canaux structuré de manière à désenclaver l'économie de cette région. À l'ouest, la Garonne a longtemps assuré la liaison entre Saint-Martory, Toulouse et Bordeaux. À l'Est, les étangs côtiers de Thau, Palavas, Méjean et Mauguio offraient un débouché vers le Rhône.

Afin de mettre en lien ces éléments dont les Languedociens avaient su tirer les avantages, l'un d'entre eux, Pierre-Paul Riquet, imagina et fit construire la liaison tant attendue « Océane et Méditerranée ».

Le canal du Languedoc, édifié entre 1666 et 1684, long de 240 kilomètres, ouvrit au commerce des perspectives alléchantes. Pourtant, dès la fin du XVII^e siècle, négociants et bateliers montrèrent les limites de ce réseau navigable.

Sans une robine alimentée par l'Aude, la ville de Narbonne était isolée. Un canal de jonction sera donc construit et la robine réaménagée pour relier efficacement le canal du Languedoc au siège archiépiscopal. Le canal de Jonction et de la Robine de Narbonne fut livré à la navigation en 1782. Il sera prolongé au début du XIX^e siècle jusqu'au nouveau port de La Nouvelle, portant à 37 kilomètres sa longueur totale.

À l'ouest, le régime irrégulier de la Garonne entravait les échanges avec Bordeaux. Les pouvoirs publics se penchèrent sur la question et résolurent d'en améliorer les conditions de navigation en aménageant le cours du fleuve. À Toulouse, le redoutable barrage du moulin du Bazacle fut contourné grâce à l'ouverture du canal Saint-Pierre en 1776 (1 450 mètres). Mais en aval, le programme d'aménagement fut stoppé par une querelle opposant les partisans de la navigation sur le fleuve à ceux de la construction d'un canal latéral à son cours. Cette deuxième solution fut retenue. Les études furent menées de 1828 à 1832. La construction débuta en 1838 pour s'achever en 1856. Les 193 kilomètres du nouveau canal permettaient aux bateliers de rallier Moissac, Agen et gagner Castets-en-Dorthe pour naviguer en toute sécurité sur la Garonne jusqu'à Bordeaux. À Montech, un embranchement de 11 kilomètres remontait vers le Tarn à Montauban.

L'exploitation de ce réseau navigable n'a pas été tout de suite unifiée. D'une part, l'administration et l'aménagement des rivières et des étangs étaient majoritairement réalisés par la Province du Languedoc. D'autre part, la volonté royale de faire construire le canal du Languedoc et d'en confier l'exploitation à un seigneur remettait la gestion du maillon le plus important du réseau entre les mains de la famille de Pierre-Paul Riquet. Jusqu'à la Révolution Française, cette originalité attisa les convoitises. Soucieux de préserver leurs intérêts, les héritiers de Pierre-Paul Riquet installèrent une administration rigoureuse organisée en plusieurs départements (Agde, Béziers, Le Somail, Trèbes, Castelnaudary, Naurouze et Toulouse) et chapeautée par une direction fixée à Toulouse. Les documents produits par et

pour cette administration constituent aujourd'hui le socle de ce que nous appelons les **archives des canaux du Midi**.

Les grandes étapes de l'organisation du fonds, de 1666 à 1858 :

L'histoire des « papiers du canal » est marquée par diverses étapes correspondant à l'histoire de l'administration du canal du Languedoc.

Pierre-Paul Riquet, en bon gestionnaire, prendra soin de conserver ses titres (l'Édit de construction et les lettres patentes d'octobre 1666, les actes concernant la seigneurie du canal) qui furent conditionnés dans des boîtes de fer blanc achetées spécialement à cet effet. Sa correspondance avec Jean-Baptiste Colbert, ainsi que celle de ses principaux collaborateurs furent également conservées. Enfin, une étonnante collection de pièces comptables, justificatifs des dépenses engagées pour la construction du canal compose une collection de plusieurs dizaines de liasses.

À la mort de Riquet, on peut imaginer que ces archives puissent se trouver dans l'une de ses propriétés (le château de Bonrepos ? le domaine de Frescaty ?). En seigneur unique du canal royal du Languedoc, il dispose d'une liberté de choix que n'auront pas ses successeurs. En désignant, dans son testament du 10 mars 1680, ses deux fils comme co-seigneurs du canal, il scelle par là-même le sort de ses archives. Les documents constitutifs de la seigneurie doivent être conservés dans un lieu accessible aux deux parties. Il semble donc que ce soit sur l'emprise même de cette seigneurie particulière (240 kilomètres de long, mais seulement 60 mètres de largeur en moyenne), dans un bâtiment dédié à l'administration du canal que fut organisé l'archivage des documents. Or, il n'existe qu'un seul bâtiment administratif à Toulouse (centre de décision) : le bureau de la recette. Il était situé au faubourg Saint-Étienne, sur la rive droite du canal, à l'angle du pont de Guilheméry.



Le bureau de la recette (vignette du jeu du Canal Royal, 1682)

Difficile de dire si une pièce était consacrée aux archives, mais l'inventaire dressé le 19 juillet 1714, après le décès de Jean-Mathias de Riquet (le fils aîné), nous apprend l'existence d'une « armoire qui est dans le bureau de la recette générale du canal sous deux clefs, dont l'une resté en mon pouvoir (de Mme Montaigne de Riquet) et l'autre au sieur Lafeuillade, procureur fondé de M. le comte de Caraman et de son neveu Pierre François Victor de Riquet, avec cette condition qu'aucun titre ne pourra estre tiré du susdit armoire que du consentement des parties comme lesdits actes étant communs ».

Il est aisé de croire que l'ensemble des archives devait être organisé dans un même lieu mais nous n'en possédons aucune preuve. Toutefois, il est indéniable que l'organisation administrative du canal amenait à produire de nombreux documents qu'il a bien fallu arranger. En 1747, les besoins d'organiser ces archives nécessaires à la gestion courante des

affaires du canal, conduisirent à la création d'un poste d'archiviste. Monsieur Cérou fut le premier titulaire du poste.

Ce premier effort fut suivi par l'installation d'un bâtiment dédié à la conservation des papiers du canal. En 1752, dans un enclos en rive gauche du port Saint-Etienne attenant au pont Saint-Sauveur (aujourd'hui Montaudran), un petit local fut aménagé avec des choix qui affirment clairement des soucis de conservation : « *Les archives y seront sûrement en lieu sec et à l'abry du feu* ».

Derrière cette politique de préservation de la mémoire du canal, se profile la silhouette du comte Victor Maurice de Caraman. Petit-fils de Jean-Mathias Riquet, il était devenu par le jeu des héritages le principal propriétaire de la co-seigneurie. Mais il était également seigneur de Roissy et résidait à Paris. Il comprit vite qu'une bonne gestion de ses affaires passait par une organisation rigoureuse des dossiers produits par son personnel. Après avoir créé les conditions d'une bonne conservation, il mandata son secrétaire pour réaliser un nouvel arrangement. Durant l'hiver de 1770, monsieur de Lacolombière aidé de l'archiviste Mercadier établirent un cadre de classement et inventorièrent scrupuleusement les documents. Ce registre exceptionnel reste aujourd'hui le plus beau témoignage des efforts consentis au XVIII^e siècle. Notons au passage que le cadre de classement alors élaboré reste un outil précieux, même s'il a été quelque peu modernisé durant les années 1970.

Le bâtiment des archives fut rapidement saturé. Des projets d'agrandissement furent étudiés dès 1769, sans suite. Vingt ans après, la Révolution Française allait apporter une solution à l'encombrement du dépôt : il n'y eut pas de destruction de document, mais la chambre de justice du canal installée dans le bâtiment dit du château fut supprimée. Elle se situait à cent mètres des archives, sur la même rive du port Saint-Sauveur (à l'angle de la rue de l'aqueduc). Les locaux furent aussitôt convertis en dépôt annexe. La question du stockage était momentanément résolue.

Suite à une période de gestion assurée par une administration publique, Napoléon I^{er} prit la décision de créer la Compagnie du Canal du Midi. Le décret du 10 mars 1810 définit l'étendue du réseau : au Canal du Midi, furent ajoutés l'embranchement de la Jonction et Robine de Narbonne ainsi que celui de Saint-Pierre.

L'administration s'étoffait et les papiers produits furent plus nombreux. Le problème de l'archivage fut vite à nouveau évoqué.

Urbain Maguès, le propre fils de l'Ingénieur en chef du Canal du Midi, proposa en 1827 un projet de bâtiment rond pour remplacer les anciennes archives. Ce dessin séduisant cachait mal les défauts d'un tel édifice mais permit à cet élève ingénieur de se faire remarquer. Il signa trois autres projets. Le numéro 4 fut adopté en 1829. Un plan simple et fonctionnel, une architecture sobre ainsi qu'un coût de construction raisonnable emportèrent la décision.

Sa construction débuta en 1830 pour s'achever en 1832. Les archives y furent installées en 1833. Elles y sont actuellement toujours conservées.

Le soin apporté à la présentation intérieure du bâtiment traduit l'importance accordée à cette mémoire écrite et iconographique. Mais encore une fois, l'action de la famille Riquet de Caraman ne fut pas tout à fait étrangère à cette mise en scène. Rétablis dans leurs titres à la Restauration, ils se trouvèrent actionnaires parmi d'autres de la Compagnie du Canal du Midi. La glorification de l'action de Pierre-Paul Riquet et, en conséquence, de ses héritiers, leur conférèrent une autorité naturelle. L'investissement consenti par la Compagnie pour la construction des « nouvelles archives » est certainement à mettre à l'actif des Riquet de

Caraman qui firent suspendre en 1836 dans le hall du bâtiment trois tableaux : les portraits de Louis XIV, de Colbert et de Pierre-Paul Riquet.

Dans les décennies qui suivirent, les missions de l'archiviste furent autant de prendre soin du fonds que de participer aux actions de la conservation de la propriété du canal. Le classement des nouveaux dossiers fut plutôt bien assuré, toujours en utilisant le cadre de classement de 1770 auquel furent adjointes de nouvelles rubriques.

Mais en 1858, un événement majeur allait compromettre cette pratique. La Compagnie du Canal du Midi avait décidé, contre le paiement d'une rente fixe, de laisser l'exploitation du canal à son concurrent : la Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne. Celle-ci, créée en 1852, eut pour mission de finir la construction du canal latéral à la Garonne commencé par l'État en 1838, de construire la ligne de chemin de fer de Bordeaux à Sète et d'exploiter ces voies ferrée et navigable. Dans le bail d'affermage signé pour 40 ans, les archives du Canal du Midi restaient dans le domaine réservé de la compagnie propriétaire. Cette expérience entraîna une rupture dans le mécanisme d'archivage. Si Hippolyte Gabolde, archiviste, fut l'un des rares agents de la Compagnie du Canal du Midi à rester en poste (il occupa cette place jusqu'en 1894), sa mission était surtout de veiller à la bonne conservation des documents (et aux intérêts de la compagnie propriétaire). Peu de papiers lui furent donnés à archiver durant ces 40 années. Ceci ne signifie pas que la nouvelle administration du canal ne produisait pas d'archives. Au contraire, ces dossiers s'entassaient, semble-t-il, dans les locaux occupés par la compagnie fermière. Nous pouvons considérer que la période d'affermage marqua la fin d'une époque. Pour cette raison, les documents produits jusqu'en 1858 constituent le fonds ancien.

L'unification du réseau navigable et ses conséquences sur la constitution des archives :

À l'issue de la période d'affermage, le canal du Midi n'était plus une entreprise commerciale rentable. L'Etat s'en porta acquéreur. Des négociations furent entamées dès 1896, débouchant sur l'adoption de la loi de rachat du 27 novembre 1897. Le canal du Midi fut attaché au domaine public fluvial le 1^{er} juillet 1898.

Une nouvelle administration vit le jour. Les pouvoirs publics, soucieux de ne pas laisser la Compagnie des Chemins de Fer du Midi en situation de monopôle sur le marché du transport, reprirent en gestion directe le canal latéral à la Garonne. Ils créèrent immédiatement le Service des canaux du Midi, unifiant ainsi l'ensemble du réseau du sud-ouest de la France. La direction fut établie à Toulouse.

Les locaux du port Saint-Étienne changeaient une nouvelle fois d'occupant. Les archives (le bâtiment et le fonds) allaient voir affluer des séries de dossiers venant de diverses provenances.

L'administration des Ponts-et-Chaussées avait institué un Service du contrôle des voies navigables exploitées par la Compagnie des Chemins de Fer. La direction était installée à Agen et détenait les archives de la construction du canal latéral à la Garonne. Ces services furent supprimés. Leur archives furent transférées sur la nouvelle direction de Toulouse.

Pour sa part, la Compagnie des Chemins de fer du Midi offrit les dossiers constitués pendant les décennies d'exploitation.

Entre 1900 et 1905, une masse colossale de documents fut entreposée dans le bâtiment des archives du canal du Midi. Jean Tassot, nommé archiviste en 1898, dut rationaliser l'utilisation de l'espace disponible. D'abord, les archives du comté de Caraman (enfermées dans un cartonier spécial) furent léguées aux Archives départementales de la Haute-Garonne. Ensuite, un tri draconien permit l'élimination de plusieurs tonnes de papiers inutiles. Mais il manquait les rayonnages nécessaires pour ranger les dossiers. La guerre de 1914 éloigna les

perspectives d'amélioration des conditions d'archivage. Il fallut attendre 1937 pour que deux travées de casier « Strafor » soient installées (l'éclairage électrique date de la même année). Pourtant, si les conditions matérielles s'amélioraient, le Service des canaux du Midi n'était pas doté d'un personnel suffisant et le poste de l'archiviste disparut de l'organigramme en 1922, au départ de Jean Tassot. Malgré de notables efforts consentis dès 1945, le bureau des archives ne put s'extraire de cette carence qui s'exprime aujourd'hui par de très lourds arriérés de classement.

Épilogue :

Le 6 décembre 1996, le Canal du Midi a été inscrit sur la liste prestigieuse des sites à caractère universel du patrimoine mondial de l'Humanité. La mémoire écrite de l'ouvrage d'art est regardée comme un petit trésor conservé dans un écrin qui inspire le respect. L'établissement public Voies Navigables de France a rétabli le poste de l'archiviste dans l'organigramme en 1998. Une réflexion a été initiée sur les possibilités d'améliorer la conservation et la valorisation des fonds.

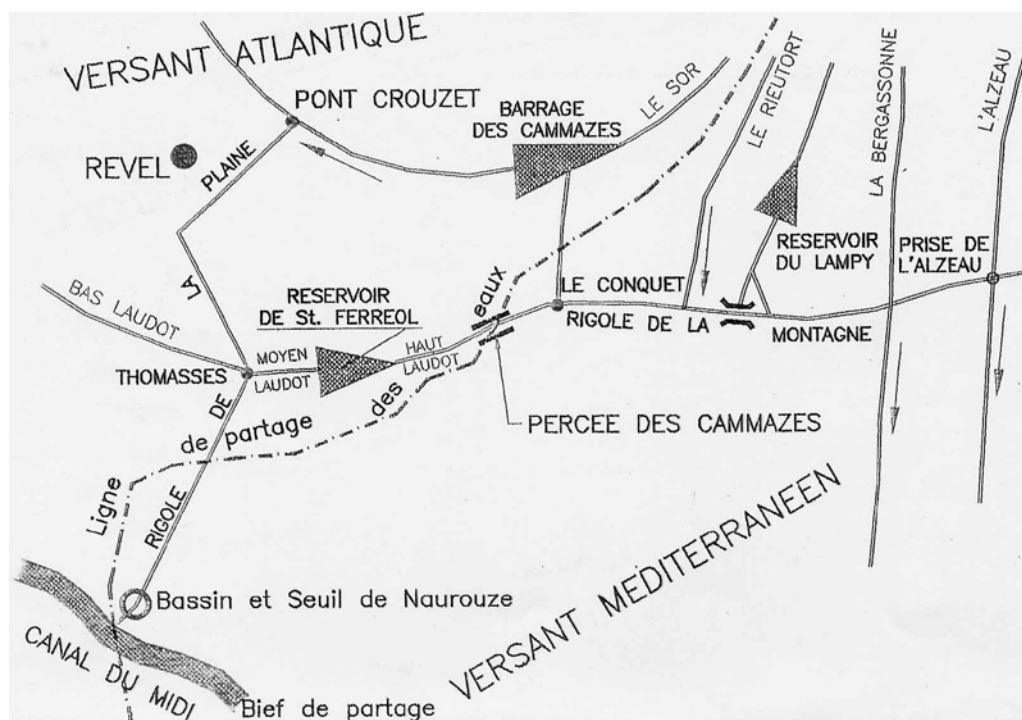
Parions que ces efforts puissent continuer à exaucer le vœu de Pierre-Paul Riquet qui écrivait à Colbert en 1670 : *«Les ouvrages du canal sont ma plus forte passion et sont mes plus chers enfants, dans lesquels j'espère de revivre bien plus longtemps que dans ceux qu'il a plu à Dieu de me donner de mon mariage »*.

Samuel VANNIER

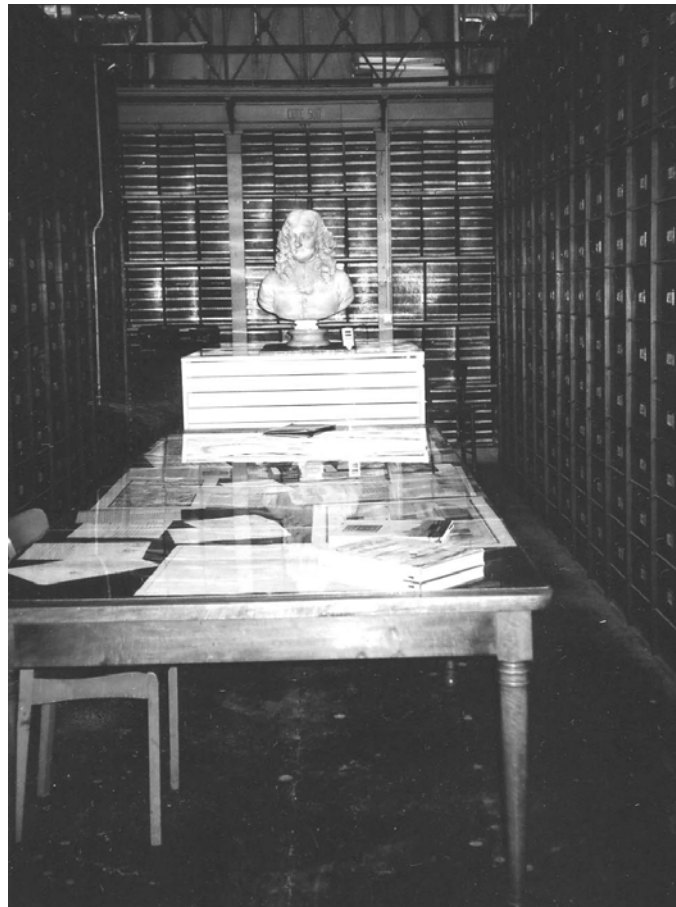
Responsable du bureau des archives
Direction Interrégionale de VNF

Note complémentaire :

Les archives des canaux du Midi ont été évaluées à 2 kilomètres linéaires. Leur consultation est possible sur rendez-vous (Direction interrégionale de Voies Navigables de France, bureau des archives / 2 port Saint-Etienne).



Le système alimentaire de la Montagne Noire

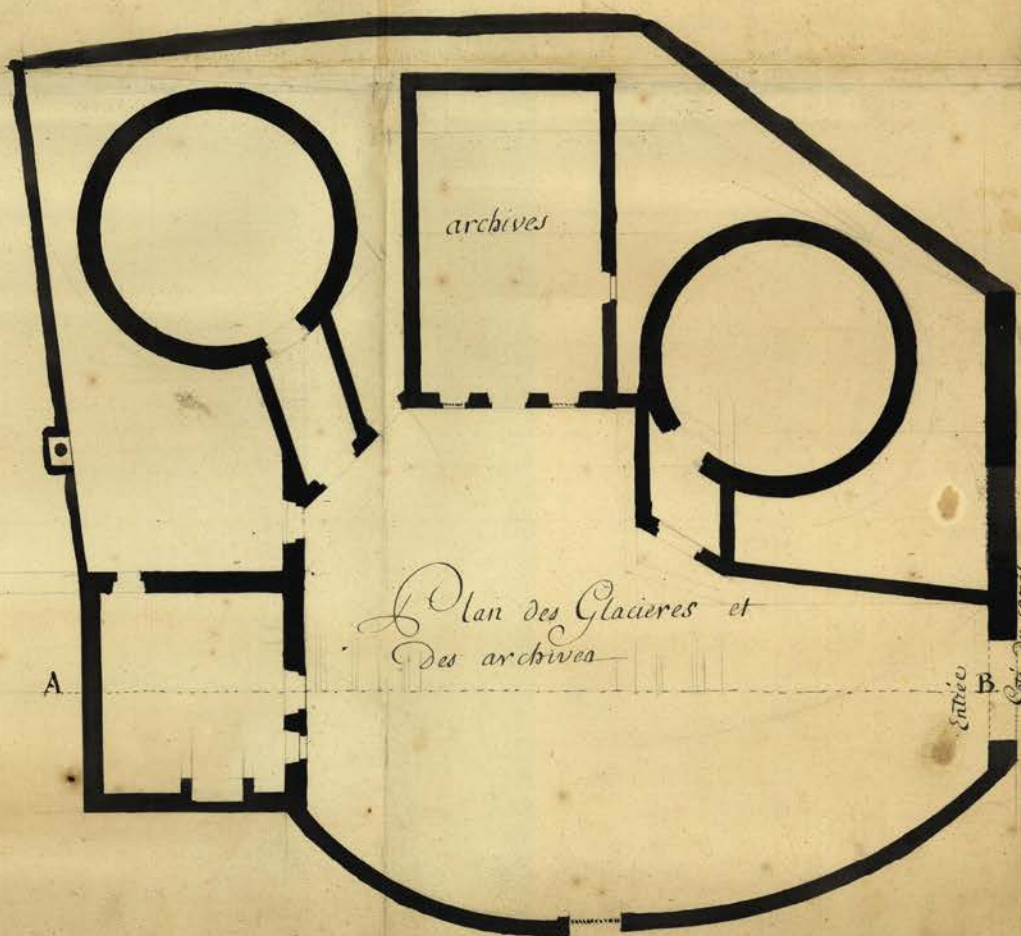
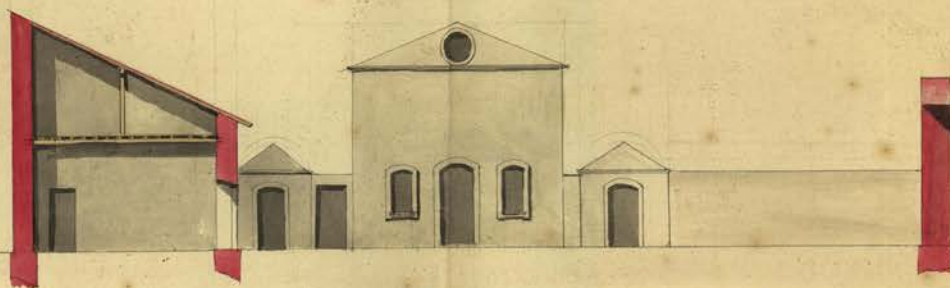


État des employés attachés aux archives des canaux du Midi (XVIII^e - XX^e siècles)

*
* * * *

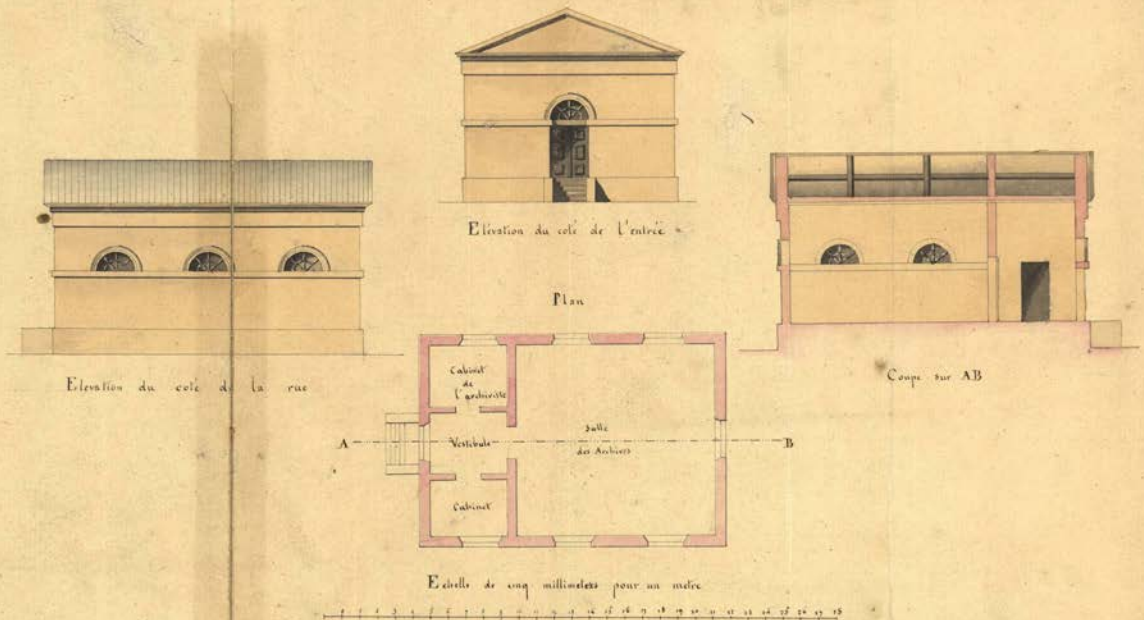
Avant 1747	?	
1747-1749	M. CEROU	archiviste
1749-1753	?	
1753-1754	M. JUNQUA	archiviste
1755-1757	M. LACOSTE	archiviste
1757-1761	?	
1761-1769	M. Pierre LABORIE PAILHES	archiviste
1770	M. TAY	archiviste
1771-1803	M. MERCADIER	archiviste
1803-1807	?	
1807-1817	M. A. Melchior de VILLEFRANCHE	agent général-archiviste
1817-1833	M. Henri LACROIX	conservateur archiviste
1833-1858 ?	M. Louis ROUSSY	conservateur archiviste
1833-1840 ?	M. Guillaume ROUAIX	commis archiviste
1840-1858	M. Hippolyte GABOLDE	commis archiviste
1858-1894	M. Hippolyte GABOLDE	archiviste de la Cie du Canal du Midi
1894-1900	M. Jules DARNAUD	archiviste de la Cie du Canal du Midi
1898-1922	M. Jean TASSOT	agent de bureau chargé des archives
1922-1945	?	
1945-1964	M. Jean PENDARIES	agent de bureau chargé des archives
1965-1973	M. Fernand GALESNE	agent de bureau chargé des archives
1973-1989	M. Robert BARBEREAU	agent de bureau chargé des archives

Coupe Sur la ligne AB



Projet d'un bâtiment pour les Archives du Canal du Midi

N. 4



1
A Bontepou ce 15. novembre 1662



Monseigneur

Je vous ennuie de puyimay le xxviii. du mois d'octobre au sujet de la fenne du
gabellier du Roussillon, le aujourd'hui je fais même chose de ce rictage, mais sur un sujet
bien éloigné de cette matière la. C'est sur celle du dessein d'un canal qui pourroit se faire
dans cette province du Languedoc pour la communication des deux mers Occéane et Méditerranée,
Vous vous esmerveillez Monsieur que l'entrepreneur de l'œuvre parle d'une chose
qu'il n'a jamais vue. Je ne cognois pas ce qu'un homme de gabellier se mêle de nuellage, Mais
vous excusez mon entreprense pour que vous sachiez que c'est de l'ordre de Monseigneur
l'archevêque de Tolose qui m'a écrit. Il y a quelque temps que ledit sieur me fit
l'honneur de venir m'en parler à cause que je lui suis voisin et amager du pour l'œuvre
de moy les moyens de faire ce canal. Car il avoit ouï dire que luy avoit fait luy
cette particularité, Je luy dis ce que luy savois et luy promis de l'en venir à Castelnau
à mon retour de puyimay et de le mener sur les lieux pour luy en faire voir la possibilité.
Je luy fais le loz de l'œuvre en Compagnie de Monsieur l'evêque de St. papoul et de
plusieurs autres personnes de condition à cet effet. Tout ce qu'on qui s'estam Bouvier
comme je luy avois dit, les sieurs Arsevesque ma charge d'y venir. Une relation
et de l'œuvre l'œuvre, Elle est de J. J. Indigne. Mais y avait mauvais ordre. Car n'estant
ni grec ni latin, il aprenne l'œuvre par luy. Il n'est pas possible que je
m'explique sans bagage. C'est ce que l'entrepreneur m'a par ordre et pour obéir
et non par de mon mouvement propre. Toutes fois Monseigneur si l'œuvre plaît
de l'œuvre donner la peine de lire ma relation. Vous sçavez qu'il n'est que ce
Canal est faisable qu'il est à la vérité difficile à cause du coût. Mais que
regardant les bays qui doit y avoir on doit faire peu de considération de la dépense,
Le feu Roy Henry quatrième ayeul de nostre Monarque dira passionnément de faire
un ouvrage, feu Monsieur le Cardinal de Joyeuse avoit commandé d'y faire travailler
le feu Monsieur le Cardinal de Richelieu y songeroit l'œuvre, l'histoire de
France, le recueil des œuvres dudit sieur Cardinal de Joyeuse et plusieurs autres
ont suffi cette œuvre. Mais jusqu'à ce jour on n'a point parvenu à
rien pour propre à l'œuvre ni l'œuvre de rouvrir aucun pour ce canal, Car n'est
qu'on s'estoit alors imaginé étoient aux deux obstacles insurmontables de
retrogradation de l'œuvre et de machine pour ouvrir les eaux, C'est ce que je
que les difficultés ont toujours cause le degout et reculé l'œuvre de l'œuvre,
Mais aujourd'hui Monseigneur, qu'on sçait de rouvrir aucun et de l'œuvre qui
peuvent être facilement retrouvés de leurs anciens lits et conduits dans ce
nouveau canal par pente naturelle et de leur propre inclination. Toutes



DE PAR LE ROY:

N fait à sçavoir à tous travailleurs qui voudront s'engager pour travailler au Canal de cōmunication 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 seraourny logement moyenant deux deniers chaque jour, suivant l'Ordonnance de Monseigneur de Be-fons, 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 seraourny les instrumens necessaires une seule fois, lors qu'ils s'enrôleront, qu'ils seront obligez de conser-ver & tenir en bon estat. Ceux qui voudrôt s'enrôler, s'adresseront aux Contrôl-leurs generaux desd. travaux, qui sont sur les lieux, depuis Tolose iusques à Cas-telnaudarry; 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 aient 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 constru-ction dudit Canal.

Affiche pour le recrutement des ouvriers du 8 décembre 1669

Le Canal du Midi et la bataille de Toulouse

par Jean-Paul Escalettes

Toulouse, place arrière de la Guerre d'Indépendance d'Espagne

Depuis 1807, début de l'invasion de la péninsule ibérique par les Armées napoléoniennes, Toulouse est la place arrière de cette guerre que les Britanniques nomment *Peninsular War*, les Espagnols *Guerra de la Independencia* et que nous désignons sous le terme de la Guerre d'Indépendance d'Espagne.

Le Canal du Midi assure son rôle classique de voie de communication, de transport pour approvisionner les établissements militaires de la ville et redistribuer vers les armées les fabrications de l'arsenal et de la poudrerie. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque la traversée des Pyrénées ne se limite pas aux deux extrémités de la chaîne pyrénéenne.

Entre Bordeaux et Perpignan qui commandent les deux voies de pénétration de la péninsule, Toulouse et la vallée de la Garonne permettent aux convois de mulets et aux fantassins l'accès à l'Espagne par les cols pyrénéens. Les ports fluviaux de la ville et ceux sur le Canal du Midi sont le siège d'une animation que l'on imagine difficilement aujourd'hui. Le port Saint-Sauveur est encombré de barques et de charrois ; au port de l'Embouchure le transvasement des barques du canal à celles de Garonne occupent une main d'oeuvre nombreuse.

Toulouse au centre d'un réseau hydraulique

En 1814, la ville de Toulouse s'étend sur la rive droite à l'intérieur des actuels boulevards, sur la rive gauche à l'intérieur des actuelles allées Charles de Fitte ; des embryons de faubourgs à Guilhemery, aux Minimes et à la Patte d'oie complètent la physionomie de la ville. A cheval sur la Garonne la ville est cernée sur 315° par des rivières et ruisseaux : le Touch, l'Hers, la Save, la Louge, la Lèze, l'Hyse, l'Aussonnelle, la Sauve, le Girou, la Sausse, la Pichounnelle, la Marcaissonne & la Seillonne, auxquels il faut ajouter le Canal du Midi et celui de Brienne. Seul le secteur de la route de Carcassonne est dépourvu de réseau hydraulique important.

En mars 1814, il faut ajouter une importante zone inondée autour de l'Hers ; à cause des crues et de la boue des berges, le franchissement des coupures d'eau est un problème essentiel lors de la bataille de Toulouse.

Le franchissement des cours d'eau par les armées au début du XIX^e siècle

Lors des guerres de la Révolution et de l'Empire, le franchissement des coupures d'eau occupe une grande place ; plusieurs de ces passages sont même entrés dans la légende : le pont d'Arcole, le pont de Lodi, les ponts sur le Danube à l'île de Lobau (les ponts français démolis à 17 heures sont rétablis en 10 heures de nuit) et les ponts de la Berezina. En 1812, la Grande Armée comprend treize compagnies de pontonniers (500 voitures et 2 500 chevaux). Durant la Guerre d'Indépendance d'Espagne, alternativement Français et Britanniques s'emparent de ponts intacts ou les détruisent avant de retraiter ; à défaut de pont, il faut franchir le cours d'eau, tout moyen est mis à contribution : en premier barques, esquifs puis on se rabat sur tout ce qui flotte, y compris des outres.

Lors de la Bataille de Toulouse, le franchissement de la Garonne est un problème pour Wellington : le Pont-Neuf, le seul pont de Toulouse se trouve au centre de la ville occupée par l'Armée française. Wellington cherche à couper la route de Narbonne, liaison avec l'Armée de Catalogne, aux ordres du Maréchal Suchet et aussi à encercler Soult dont la route vers Paris est coupée à Montauban par la cavalerie britannique. L'Armée britannique tente de passer à Portet-sur-Garonne, puis réussit à Roques. Arrêtée par la boue sur les hauteurs de Nailloux, l'Armée britannique fait demi-tour, tente et réussit le passage au Nord de Toulouse, à Merville.

Ce rapide résumé montre l'importance des cours d'eau dans cette fin de la Guerre d'Indépendance d'Espagne. Importance indéniable depuis l'entrée des Coalisés en France. Ils passent la Bidassoa à marée basse, traversent la Nivelle, la Nive, et remontent l'Adour, dont les petits affluents gênent leur progression. Cette poursuite entre Bayonne et Toulouse met à contribution les pontonniers pour passer et les sapeurs du Génie pour faire sauter les ponts !

Nous pourrions croire que le franchissement du Canal du Midi se fait dans la foulée ! Il n'en est rien et cela tient à sa structure que nous allons rapidement rappeler.

Ouvrage artificiel, nous pouvons énumérer les caractéristiques qui différencient le Canal du Midi d'un cours d'eau naturel :

- ⇒ le profil aux berges abruptes,
- ⇒ la régularité de son profil,
- ⇒ la position par rapport au sol naturel tantôt surélevé, tantôt encaissé
- ⇒ la présence du chemin de halage,
- ⇒ et surtout celle des arbres plantés régulièrement,
- ⇒ la profondeur et l'étroitesse ne sont qu'accessoires.

Accessoires aussi, les ponts sur le Canal du Midi ; à chacun d'eux le canal se rétrécit, facilitant théoriquement son franchissement ; le rétrécissement de la coupure d'eau rend l'ouvrage facilement défendable, l'ultime recours restant la destruction.

Aujourd'hui, l'œuvre de Pierre-Paul Riquet présente un aspect bucolique au sein de l'agglomération, faisant oublier les préoccupations que le Canal représente dans le contexte militaire de 1814.

À Toulouse, un dernier élément provient de la géographie : le Canal du Midi fait une circonvolution sur 200° autour de la ville, protégée sur les 115° restants par la Garonne. La géographie du Canal du Midi nous conduit à examiner son rôle dans le dispositif de défense français.

Le Canal du Midi dans le dispositif de défense français de Toulouse

Dés février 1814, Soult envoie des ordres concernant la mise en défense de Toulouse. À son arrivée le 24 mars, ses officiers du Génie mettent en œuvre la défense de Toulouse sur les

deux rives de la Garonne reliées par le seul Pont-Neuf. Nous négligerons la rive gauche du dispositif, pour examiner la rive droite de la Garonne, où le système défensif s'échelonne sur trois lignes :

la 1^o ligne : Croix-Daurade, Lapujade, Périole, Bonnefoy et le Calvinet. En 1814, on ne peut désigner les quelques maisons autour de la route d'Albi par le terme de faubourg. Rien n'est construit de l'actuel faubourg, seule une quinzaine de maisons le long de la route, côté Canal, donnent une apparence urbaine à ce qui n'est qu'une étendue de champs cultivés au profit de la ville toute proche,

la 2^o ligne : le Petit-Gragnague, l'Embouchure, le Canal du Midi et ses six ponts : les Ponts-Jumeaux, les ponts des Minimes, Matabiau, Guilhemery, Montaudran et des Demoiselles, puis le Jardin des Plantes, le Busca et les Récollets,

la 3^o ligne : les remparts de la ville sont armés de pièces d'artillerie.

La boucle du Canal du Midi forme donc l'ossature de la 2^o ligne française. La redoute des Ponts-Jumeaux commande la route vers Blagnac et la rive droite vers Fenouillet jusqu'aux abords de l'actuelle rue Bourbaki, ainsi que la partie de la rive gauche située entre le château de Purpan et la Garonne. L'absence d'artillerie judicieusement placée interdit d'exploiter ce dernier avantage. La redoute du pont des Minimes barre essentiellement la route de Paris et son artillerie bat la campagne de la rue Bourbaki au chemin du Raisin. Aux Ponts-Jumeaux et aux Minimes, les attaques britanniques sont stoppées et malgré leur violence ne peuvent se développer ; certes il ne s'agit pas de l'attaque principale. La redoute du pont Matabiau barre la route d'Albi et bat la campagne autour de Périole ainsi que le bas de la pente du Calvinet vers l'actuelle rue des Cheminots. La redoute du pont Matabiau, appuyée par un mouvement d'Infanterie, rejette une attaque espagnole. La redoute du pont des Demoiselles barre la route de Revel et bat la campagne qui s'étend du pied de Montaudran au Canal du Midi. La redoute du pont des Demoiselles sert seulement de repli aux Français repoussés par la cavalerie britannique depuis Montaudran. Comme la cavalerie britannique ne pousse pas son avantage, la redoute reste en appui arrière. Ces quatre redoutes constituées autour des quatre ponts fortement fortifiés servent au début de la bataille de point d'appui aux troupes françaises avancées sur la rive droite du Canal du Midi. Aux premières heures des combats, les troupes françaises se replient dans les redoutes dont elles assurent le service, épaulées par l'artillerie en nombre conséquent : 25 sur un total de 121 pièces. Elles remplissent leur rôle avec efficacité.

Les deux ponts restants, Guilhemery et Montaudran, ne sont pas fortifiés car protégés par les hauteurs du Calvinet, c'est-à-dire la 1^o ligne. Ils permettent le passage du Canal aux troupes françaises en direction de la 1^o ligne ; les fortifier gênerait les mouvements. Il ne faut pas oublier que le temps a manqué pour finir les fortifications.

A partir de 17 heures, les troupes françaises du Calvinet se replient sur la rive du Canal du Midi côté ville, le Canal sert de fossé entre eux et les Britanniques. Les berges et le chemin de halage servent de banquette de tir ; l'ennemi ne s'approche guère ; épuisé, il reste à mi-pente du Calvinet sur des positions qu'il garde du 10 au 12 avril au matin. Le Canal du Midi n'a évidemment pas permis à Soult de gagner la bataille mais en permettant des replis successifs et une position solide, il a largement contribué à la réussite de la manoeuvre d'évacuation de Toulouse par les Armées françaises.

Nous pensons que le maréchal Soult, son état-major et ses officiers du Génie tirent tous les avantages de la géographie du Canal du Midi autour de Toulouse. Nous appuyons sur les

actions autour des ponts sur l'Hers où la situation est différente. Les Britanniques s'emparent d'un pont intact, en trouvent deux laissés en état par les Français, les deux derniers ayant sauté ; le franchissement de l'Hers se fait sans problème malgré l'inondation de ses rives.

Le Canal du Midi, moyen d'évacuation des blessés

Le Canal du Midi, après avoir permis l'évacuation de certaines archives et de lourdes charges (pièces d'artillerie), remplit une fonction inhabituelle pour l'époque, celle de contribuer à la mise en sécurité et l'évacuation des blessés français avant et après la bataille.

Avant la bataille, l'Armée française, en retraite depuis Saint-Jean-de-Luz, est encombrée de nombreux blessés qui ralentissent sa marche et nécessitent un volume de nourriture important. Dès son arrivée à Toulouse, Soult fait évacuer les blessés au moyen des barques du Canal qu'il réquisitionne. Il n'agit pas ainsi par charité mais pour dégager la ville de bouches inutiles qu'il ne peut envoyer par la route ; il a réquisitionné tous les attelages et charrettes pour l'Armée. Or cette mesure marque les hommes évacués par son confort inconnu à l'époque ! Il faut imaginer le sort des blessés en Espagne, tantôt dans la chaleur et la poussière des plaines (la poussière de Salamanque est célèbre), tantôt dans les frimas des Sierras ou la neige des Pyrénées, par des chemins difficiles avec des soins quasi absents. Et nous négligeons ici tous les risques encourus du fait de la guérilla espagnole dont les outrances sanguinaires répondent aux exactions des militaires français et inversement....

Toulouse, en 1813-1814, possède un corps médical et paramédical de premier ordre ; habituellement en Espagne, les pansements ne sont renouvelés qu'une fois par mois...

La nouveauté du transport fluvial des blessés est telle que les hommes pensent avoir trouvé le paradis !

Autre nouveauté, dont toutes les causes ne sont élucidées : l'intérêt porté aux blessés par le maréchal Soult. Dans les armées napoléoniennes, le soldat blessé est « fautif » de ne plus être apte au combat ; dès lors, son sort n'intéresse plus le commandement. Or, dès le 26 mars, Soult s'inquiète du sort des « pauvres soldats blessés qui suivent péniblement l'armée et la retardent ».

Les bateliers du Canal auraient pu chanter les vers déclamés trente ans plus tard à Chiamy à la gloire de l'inventeur du canal :

***Adieu, Toulouse, Adieu la grande ville
Disait gaiement un jeune batelier
Assis au bord de la barque docile
Qu'entraîne au loin le rapide coursier ;
Puis s'animant aux accords d'une lyre
Qu'un ménestrel accordait près de lui
Il s'écria : secondez mon délire
Je vais chanter le Canal du Midi.***

Choeur des passagers :

***Au grand Riquet c'est là l'ouvrage
A ses talents rendons hommage
Que l'écho du rivage
Répète nos accords***

Redise nos chants.

*Grand Riquet enfant de ma patrie
Du ménestrel daigne entendre la voix
Aigle des monts où plane son génie
Puissent mes chants s'élever jusqu'à toi
Aux joncs fleuris qui parent ta couronne
Je viens encore ajouter une fleur
Accepte la quand ma muse la donne
Mais te l'offrir c'est déjà le bonheur.*

Ainsi nous pouvons dire que le Canal du Midi a contribué indirectement à sauver l'honneur d'un maréchal d'Empire dont la principale gloire en 1814 est d'avoir battu en retraite avec efficacité, sous la pression des ennemis, et d'avoir sauvé de nombreux blessés des tourments consécutifs aux combats.

Sur ce dernier aspect, Toulouse, patrie de la dynastie médicale des Larrey, peut être fière du Canal du Midi réalisé par Pierre Paul Riquet dont la statue toulousaine sembla durant des années tourner le dos à l'œuvre !

Saint-Jory, le 20 mai 1997
Jean-Paul ESCALETES



Monsieur

J'ay receu. voire

deux lettres de ce dernier Juillet, et 4^e d'août par
lesquelles j'ay esté tres aise de veoir l'esperance
ou vous estes du succès du grand dessein de la
jonction de la Merie; Et comme vous avez esté
celuy qui l'avez fait conaistre dans n're temps, Et
qui y avez donné les premières dispositions, vous
ne devez pas douter qu'outre la Gloire que vous
en acquererez, le Roy ne vous en fasse beaucoup
de gré, sa Ma^{te} ayant résolu de le faire
executer par voie roiale par preference a toute
autre, & ainsi quand la Rigole d'Essay fera
achevée, a quoy vous ne trouverez pas le
obstacle qu'on avoit d'abord appréhendé;
vous pourrez vous mettre en chemin pour venir
joy, vous priant cependant de bien discuter
toute les moyennes que vous avez en main pour
faire trouver au Roy celui d'y fournir en partie,
afin qu'estant digerez nous puissions joy les
proposer a sa Ma^{te}. Je suis

Monsieur

a Paris le 14^e d'août 1665.

Vostre tres affectionné S^rcritteur

W.W.

Le S^r Riquet

Lettre de Colbert à Riquet
confirmant la volonté du roi Louis XIV
de faire creuser le Canal du Midi. 14 août 1665.

Le Canal du Midi : anecdotes racontées par Marc Miguet

Les ouvriers du Canal du Midi : une armée de travailleurs

En novembre 1666, les chantiers occupent mille sept cents travailleurs et deux mille en janvier suivant, puis sept mille hommes et mille femmes de Toulouse à Naurouze, à l'automne 1669.

Riquet écrit : « Tous les jours j'augmente le nombre d'ouvriers ». On arrivera à douze mille terrassiers. D'où viennent-ils ?

Le recrutement

Riquet fait d'abord appel à une main d'œuvre locale qui ne peut être formée que de travailleurs agricoles des régions où va passer le Canal. Mais l'effectif baisse au moment de la fenaison, des moissons, des vendanges et des semailles pendant deux ou trois mois. C'est pourquoi Riquet lance un appel par voie d'affiche dans tout le Royaume pour faire connaître les conditions offertes pour travailler au Canal. Cet appel est non seulement affiché, mais « publié aux prônes (dans les églises, au cours des messes) afin que les femmes ne me manquent pas ».

Pour que ceux qui viennent de régions éloignées « restent toute l'année effectivement sur le travail du canal », ils recevront un supplément de deux sols par journée.

Les évêques demandent que Riquet « soit obligé de prendre tant d'hommes de chaque diocèse afin que la province en général profite des dépenses que je fais, au lieu que ce ne sont que les diocèses où se fait le Canal qui en ont tout l'avantage ». Riquet accepte car, écrit-il dans une lettre à Colbert, « je souhaite voir bientôt la fin de mes entreprises quoi qu'il m'en coûte ».

Il n'est pas courant, à cette époque, que des femmes travaillent sur des chantiers. Riquet poursuit dans la même lettre : « Ce me sera une économie et un avancement de besoin de me servir des femmes pour le transport des terres avec paniers. Travaillant à forfait, elles feront autant de travail que les hommes qui travaillent à la journée. Il ne m'en coûtera pas tant et je verrai plus tôt la fin de mon entreprise ».

Ceux qui se présentent doivent être propres au travail : « Qu'ils n'aient aucune incommodité qui les rende inutiles, qu'ils aient l'âge pour le moins de vingt ans et tout au plus de cinquante ».

Salaires et avantages

Les outils sont fournis au moment de l'embauche aux recrutés qui « sont obligés de les tenir et de les conserver en bon état ».

Au début, les journées sont promises à plus de 20 sols. Cette largesse suscite une levée de boucliers parmi les bourgeois et les nobles qui sont propriétaires ruraux, et même de l'évêque de Castres. Ils craignent une fuite de leur main d'œuvre, car le salaire proposé correspond au double du salaire des ouvriers agricoles. Rapidement, le salaire journalier sur le Canal diminue, passant à 12, puis 10 sols.

Riquet institue un système de protection d'avant-garde. Est-il un patron social avant l'époque ? On peut plutôt penser que ces garanties ont pour but d'attirer les ouvriers et de les inviter à être nombreux et assidus.

La paye est mensualisée. Les dimanches et fêtes, les jours de maladie et de mauvais temps, qui interrompent le creusement, sont rémunérés. Le logement peut être fourni contre deux deniers (le denier vaut un douzième de sol) par jour. Des logements sont construits pour accueillir mille ouvriers.

L'organisation du travail

Cette immense armée, qui arrivera à un effectif de douze mille travailleurs, est hiérarchiquement organisée. Des ingénieurs ont sous leurs ordres des chefs d'atelier, et ceux-ci des brigadiers.

La brigade groupe quarante « têtes ». Un homme compte pour une tête et trois femmes pour deux têtes. Dix creusent, dix chargent les paniers et vingt assurent le transport de la terre dans des hottes et des civières. L'évacuation des déblais constitue la moitié de la tâche.

Une commande de mille civières, servant au transport des terres du Canal, donne quelques chiffres : chacune coûte quinze sols, le panier mesure deux pans de large sur trois pans de long (44 cm sur 66 cm) et le support, « un bâton de bon bois », huit pans – 1,75 m – de longueur.

D'autres corps de métiers, eux aussi dirigés et surveillés par des inspecteurs, s'affairent sur le chantier : niveleurs, charretiers transportant les matériaux de construction, et une véritable fourmilière de tailleurs de pierres, maçons, charpentiers et forgerons.

Dans une lettre concernant l'état des travaux, ce qui est fait et ce qui reste à faire, Colbert écrit à Riquet : « Je serai bien aise d'être informé en détail, tous les mois, du nombre d'ouvriers que vous employez. Prenez garde que tous ces ouvrages avancent diligemment et soient faits avec toute la solidité possible et surtout que les bois employés (pour les écluses) soient durs et de bonne qualité, rien n'étant de plus grande conséquence. »

Les siècles n'ont célébré que Riquet, homme de génie, tenace, d'une foi inébranlable dans le succès final, ayant le sens de l'organisation. Les ouvriers, eux, n'ont pas laissé leur nom dans l'histoire. Ne mériteraient-ils pas un monument au « travailleur inconnu du Canal du Midi » ?

Au temps des chevaux

Les chevaux et les mulets ont longtemps tiré les péniches, jusqu'à la motorisation autour des années 1930, et même au-delà. Des anciens se souviennent : « Des hommes qui portaient des longs fouets, guidaient d'énormes chevaux de trait gris ou bays, deux ou parfois trois. Des poils touffus couvraient le sabot des bêtes, si bien qu'elles avaient l'air d'avoir chaussé des pantoufles ». Leur passage laissait une odeur mélangée de cuir et de sueur. Les amateurs de jardinage venaient ramasser le crottin, avec une pelle et un seau ou une petite remorque.

Au franchissement des écluses, on dételait les chevaux. Au moyen de cordes, les mariniers guidaient les péniches afin qu'elles ne touchent pas les murs de l'écluse.

Des écuries, à proximité du canal, permettaient aux chevaux de se reposer. Au port de l'embouchure, l'une d'elles tenait en permanence des bêtes à la disposition des marinières. L'affinage des Chalets s'ouvrait sur le boulevard d'Arcole, à l'emplacement de l'ancien parking de Mondial Sport.

En face, rue Rancy, le marteau d'un maréchal-ferrant retentissait.

Transport du vin

Depuis le pont des Minimés, les badauds voient passer les péniches affectées au transport des marchandises de toutes sortes : des céréales, des matériaux de construction, des vins ordinaires issus des vignobles du Bas-Languedoc, et aussi ceux d'Algérie venus par le port de Sète.

Avant l'usage des bateaux-citernes, on connaît le transport par grosses futailles entassées dans les cales. Au-dessus, les ponts ont été supprimés afin de faciliter les opérations de chargement et de déchargement. Ces opérations se font au moyen d'un mât axial aisément abattable pour passer sous les ponts et à inclinaison variable, auquel est associé un palan à poulie, actionné par un treuil mécanique. On assure ainsi la manutention des demi-muids de vin de huit cents kilos.

Du vin gratuit

La société d'Épargne (aujourd'hui Casino), grossiste à succursales multiples, occupe de 1898 à 1973 une immense bâtisse à l'angle du boulevard Bonrepos et de la rue Matabiau, remplacée depuis par un immeuble résidentiel pyramidal.

L'entreprise dispose d'un quai spécial au bord du canal, où elle reçoit des péniches chargées de demi-muids de vin. Les tonneaux une fois déchargés sont stockés en plein air, sur la berge. Ces lieux déserts, dès la tombée de la nuit, attirent les clochards assoiffés. Ceux-ci, à l'aide d'un foret, percent une douve. Le vin jaillit en un flot généreux. Il suffit de s'approcher de l'orifice et de boire à la régale, en renversant la tête en arrière et en laissant couler le liquide dans le gosier, sans que la lèvre touche la paroi du tonneau. Quand leur soif est éteinte, les buveurs prennent bien soin de reboucher le trou par une petite cheville – le douzil – terme local qui correspond au français « fausset de barrique », jusqu'à la prochaine lampée.

Plus tard, les pinardiers, dont la coque métallique constitue la citerne, ne permettent plus cet approvisionnement gratuit et abondant.

Le dernier pinardier, le bien nommé « Bacchus » à moteur diesel, cesse son service en 1987. Il pouvait transporter mille cinq cents hectolitres de vin, soit l'équivalent du chargement d'un wagon et demi ou de six camions-citernes.

Les transports de combustibles

Le charbon : les anciens ont connu le pont transbordeur du béarnais, avec sa cabine qui avançait sur une carcasse de fer. Il permettait de transborder le charbon directement des péniches au four à coke de l'usine à gaz. Le gaz produit par la distillation de la houille était ensuite stocké dans un vaste gazomètre qui a été démoli récemment.

L'essence : jusqu'en 1939, la majeure partie des produits pétroliers venait des raffineries de la Gironde, par le canal latéral. C'est pourquoi les dépôts d'essence étaient situés en bordure de ce dernier canal, à proximité des ponts jumeaux. Aujourd'hui, on voit encore sur les berges les points de pompes qui permettaient de transvaser le contenu des bateaux-citernes dans les réservoirs des sociétés pétrolières.

La région girondine ayant souffert des destructions provoquées par la guerre, l'approvisionnement en carburant s'est effectué par le Canal du Midi depuis les raffineries de Frontignan qui traitent les pétroles venus du Moyen-Orient.

À PROPOS DE LA STATUE DE PIERRE-PAUL RIQUET SITUÉE A L'EXTREMITÉ DES ALLÉES JEAN-JAURES, À TOULOUSE (1)

par Charles Gaspard

En parcourant les livres consacrés à l'histoire de Toulouse, les lecteurs sont surpris de constater que la quasi unanimité des auteurs juge la statue de Pierre-Paul Riquet trop austère.

Dans une étude consacrée au Canal du Midi, il est dit textuellement : « *Nous ne traitons pas de la statue de "Riquet" due à Griffoul-Dorval que nous trouvons trop mièvre...* » Nous avons pensé que ces lignes étaient de Stendhal (ce qui ne nous aurait pas surpris). Eh bien non ! c'est écrit par un autre auteur...

Nous allons démontrer que Griffoul-Dorval a fait preuve d'une grande ingéniosité pour nous présenter Riquet dans toute sa splendeur.

Il faut savoir que lorsque l'artiste reçoit la commande de la statue, le 23 octobre 1830, il se voit contraint d'utiliser le marbre qu'il a déjà épannelé pour la statue de Louis XIII. Cette statue devant être adossée à un mur, place Mage, ceci explique l'astuce que doit réaliser Griffoul-Dorval en drapant les épaules et le dos du personnage d'un grand manteau.

Dans la séance du 25 juin 1827, le conseil municipal, sous la présidence du Maire, Monsieur de Montbel, rappelle que le 17 juin 1826 fut voté un premier acompte de 1000 Frs pour le rétablissement de la statue de Louis XIII, sur la place Mage, détruite en 1792 pendant la Révolution. Il fut également décidé de confier définitivement l'exécution de la statue en marbre à Monsieur Griffoul-Dorval, au prix et condition de son devis. Il fut voté un budget de 4 000 Frs, lequel complètera la somme de 5 000 Frs qui doit être remise au sculpteur dès que le modèle en terre sera achevé.

Le décret est approuvé par le préfet de la Haute-Garonne le 18 avril 1828.

Le 18 novembre 1830, le Maire de Toulouse, M. Viguerie avisera le Préfet que par une délibération du 13 novembre 1830, il y a lieu de changer la statue qui devait être placée place Mage à la mémoire de Louis XIII, et de lui trouver une nouvelle destination : elle deviendra ainsi « La Statue de Riquet auteur du Canal du Midi ».

Il faut préciser que les événements se précipitèrent en 1830, Charles X ayant abdicqué étant remplacé par Louis Philippe d'Orléans.

À Toulouse, Monsieur Viguerie remplace à la tête de la Mairie Monsieur de Montbel. Le nouveau maire annule les actes de l'ancienne municipalité.

Le sculpteur Griffoul-Dorval se mit immédiatement au travail fin 1830. Mais l'artiste, qui avait un grand renom, dut interrompre son travail à plusieurs reprises pour travailler d'urgence au bas-relief de la fontaine du général Dupuy, située Place Dupuy, puis, en 1834, au médaillon de Napoléon. Il oeuvra également pour l'École Vétérinaire de Toulouse, etc.

La statue de Riquet en marbre blanc de Saint-Béat, haute de 2,27 mètres, ne sera terminée qu'en 1838, près de 10 ans après sa commande. Il faut noter qu'elle sera mise en place en 1853 après plusieurs hésitations pour son emplacement, c'est-à-dire 15 ans après sa

finition.

En conclusion, nous pouvons assurer que la statue de Riquet reste l'oeuvre la plus monumentale de Griffoul-Dorval, et l'une des plus importantes qui soient sorties des ateliers de province. (2)

(1) La statue a été enlevée en raison des travaux effectués pour la construction du métro.

(2) Il y aura deux ans dans quelques mois, nous nous étions inquiétés de l'enlèvement de cette statue. Étant originaire du quartier de l'ex École Vétérinaire, ce monument nous était si familier qu'il nous revient en mémoire ces inscriptions. À gauche de la statue : « Griffoul-Dorval 1838 », à droite : « J. N. Onal Architecte », sur le piédestal : « À Pierre-Paul Riquet, la Ville de Toulouse, 18 septembre 1853 ». On pouvait également lire la date de « L'Édit de construction du Canal du Midi : 5 Octobre 1666 », etc.

Il est possible, pour les personnes qui seraient intéressées, de retrouver le texte exact et complet de ces inscriptions.

Le piédestal de la statue et son orientation

C'est au mois de février 1988 que fut déposée la statue de Pierre-Paul Riquet.

Faisant suite à une demande d'explication formulée à Monsieur le Maire de Toulouse, il nous fut répondu très aimablement, le 18 août 1988, que la statue retrouverait sa place dès que les travaux du métro seraient achevés à cet endroit.

Comprenant que la polémique qui s'est instaurée depuis 1853 ne manquera pas de renaître, nous croyons utile de donner quelques explications sur la question de savoir pourquoi Riquet tourne le dos à son canal.

Tout d'abord, il faut préciser que le sculpteur toulousain Griffoul-Dorval, le réalisateur de l'oeuvre, n'y est pour rien...

Dans la session du 7 novembre 1845, le conseil municipal réuni par Monsieur Cabanis, le Maire, déclare au conseil qu'à la suite d'une délibération du 8 mars 1841, la ville avait accordé une subvention pour les travaux de redressement du Canal du Midi face aux allées Lafayette. Un plan d'alignement fut approuvé par une ordonnance royale du 26 décembre 1842, qui prévoyait le redressement et l'élargissement du canal de l'écluse Bayard au pont Guilheméry. L'ordonnance prévoit également la construction du pont Riquet au bout des allées Lafayette sur le nouveau lit du canal.

Au cours de cette session du 7 novembre 1845, le Maire fait savoir que les travaux de redressement du canal sont terminés depuis quelque temps.

Il est voté une subvention pour la construction du pont sur le canal du Midi qui devra être livré à la circulation au plus tard en fin d'année 1846.

Dans l'article 4 de cet exposé il est dit : « *Que la statue de Riquet sera placée dans l'axe du pont au milieu de la nouvelle place* ».

Monsieur le Maire est invité à faire dresser un devis pour la construction du piédestal sur lequel on posera la statue de Riquet prête depuis de nombreuses années.

C'est dans la session extraordinaire du conseil municipal du 26 avril 1850, sous la présidence du Maire, Monsieur Sans, que furent décidés définitivement l'emplacement et l'orientation de la statue.

En début de séance Monsieur le Maire fait savoir au conseil que depuis le 17 janvier 1850, Monsieur Georges de Caraman, au nom de la famille Riquet a versé une somme

de 6 000 Frs à la ville de Toulouse pour l'érection du piédestal où la statue de Pierre-Paul Riquet sera posée.

Le conseil municipal décide de placer celle-ci dans l'espace laissé libre entre l'extrémité des Allées Lafayette et le pont du canal.

Il est considéré que la statue de Riquet présentera à la foule qui se presse, chaque jour, sur les allées Lafayette un beau point de vue, se détachant sur le bâtiment de l'École Vétérinaire (disparu à nos jours).

La statue ne pouvant avoir qu'un aspect de face, plus ou moins modifié, perdrait beaucoup à être vue de côté ou de dos. La masse des promeneurs ne dépassant guère l'extrémité des Allées, la statue sera presque toujours ainsi aperçue sous son aspect le plus favorable.

Détail amusant, il est demandé à l'architecte de la ville de donner peu d'importance aux marches et à la balustrade entourant le piédestal pour ne pas gêner la circulation des voitures... en 1850 !

Le 27 mai 1846, l'architecte prévoyait pour le piédestal une dépense de 22 000 Frs, plus 4 000 Frs pour le transport et la pose de la statue.

L'inauguration de la statue devait se dérouler le dimanche 18 septembre 1853. Ce jour-là, un orage terrible se déclencha sur Toulouse. La cérémonie fut renvoyée au mercredi 21 septembre 1853.

La fête fut célébrée avec un faste particulier. Le conseil municipal, escorté des pompiers en casque d'or, les hauts fonctionnaires, les artilleurs, les troupes de la garnison en armes, entouraient le monument. Le comte de Caraman répondit en termes émus au nom des descendants de Riquet au discours de Monsieur Massol, faisant fonction de Maire. De nombreux orateurs se succédèrent : Monsieur Olmade, chef de division à la Mairie, Monsieur le Docteur Combes, Monsieur Daveau de Carcassonne, qui fit un discours en patois fort apprécié par les Toulousains.

