

Fiche thématique n°2

La construction et la gestion du canal du Midi depuis l'Édit de 1666

L'enjeu est ici de raconter comment a été organisée la construction initiale du canal, quel type d'administration a été imaginée pour la gestion de cette infrastructure, quels compléments a-t-il été nécessaire de créer pour rendre le réseau fluvial plus efficient, jusqu'à la gestion actuelle. Le personnage de Pierre-Paul Riquet étant l'âme tutélaire de cette œuvre, il sera aussi question des hommages rendus à travers les siècles à ce grand homme.

A. L'entreprise de la construction (1666-1684)

Pierre-Paul Riquet, initiateur et concepteur du projet, est bientôt l'entrepreneur et réalisateur ingénieux et inconditionnel de cette œuvre monumentale. Après une expérimentation réussie (aménagement de la rigole d'essai en 1665) qui lui permet de prouver qu'amener l'eau de la Montagne Noire à Naurouze n'est pas chose impossible, il convainc les autorités de la faisabilité technique du projet, notamment Colbert, le principal ministre de Louis XIV. Ainsi le roi autorise le lancement des travaux par un édit royal en octobre 1666.

Riquet met alors en œuvre une vaste entreprise qui va durer 17 ans (1667-1684). Dans ce laps de temps très réduit au regard des moyens techniques existant alors, il va faire créer un système d'alimentation (60 kilomètres de rigoles et un énorme barrage pour l'époque), un canal long de 240 km jalonné de 65 écluses (dont l'exceptionnelle écluse octuple de Fonseranes), de quelques aqueducs (dont celui du Répudre), d'un tunnel de navigation (première mondiale). À partir de 1670, Riquet devient aussi l'entrepreneur de la construction du port de Sète dont le chantier, lancé en juillet 1666, n'avance que très difficilement.

Ce canal est un ouvrage hors norme pour le siècle de Louis XIV et une de ses œuvres majeures, au même titre que le château de Versailles ou le chapelet de fortifications érigées par Vauban le long de la frontière du royaume de France. Il aura fallu seulement 14 ans entre le premier coup de pioche et la première mise en navigation totale du canal pour permettre à un convoi de 25 barques chargées de marchandises, partant de Toulouse, d'entrer dans le port de Sète.

Points clé :

- L'écriture du devis et de l'édit de construction : des termes qui guident l'entrepreneur et le seigneur gestionnaire
- Deux adjudications (1666 et 1669) pour un chantier exceptionnel : les premiers coups de pioche ; l'organisation des ateliers de travail ; le nombre impressionnant d'employés mobilisés ; le déroulement des phases de construction ; l'influence de Riquet dans les choix techniques et les évolutions de tracé
- D'où vient l'argent ? Riquet et sa maîtrise des affaires financières ; le financement du chantier ; les difficultés de financement ; un mécanisme qui conduit Riquet à la ruine
- Les expropriations : combien de foyers impactés ? Les oppositions au projet ; la lenteur des procédures

- La création d'une seigneurie : la volonté du roi (1666) ; les termes de l'édit de construction ; la mise aux enchères et l'achat par Riquet (1668). Quelle conséquence dans le déroulement du chantier ?
- La première mise en service (1681) ; les travaux complémentaires ; la seconde navigation (1683) ; la livraison officielle (1684)

B. Les apports postérieurs

Peu après la réception des travaux confiés par le roi à Riquet, des perfectionnements seront nécessaires pour le mettre en un parfait état de navigation. L'inspection de Vauban en 1686 est le préalable à la construction de 49 aqueducs et ponts-canaux, à l'agrandissement du réservoir de Saint-Ferréol, la construction de 6 kilomètres de rigole supplémentaires et la construction d'une voûte pour son passage (voûte des Cammazes). Ce programme de travaux prendra fin en 1694. D'autres travaux complémentaires seront mis en œuvre du XVIIIe au XXe siècle, donnant au réseau fluvial du sud-ouest sa physionomie actuelle : en 1776, le canal de Brienne est ouvert et permet de contourner la chaussée du Bazacle qui barre la Garonne à Toulouse ; le canal de Jonction, permettant de rejoindre Narbonne via le canal de la Robine est aménagé de 1777 à 1787 ; les travaux de la déviation de Carcassonne, entamés en 1787, suspendus en 1789 et repris en 1798, sont achevés en 1810 ; en 1808, la liaison entre l'étang de Thau et le Rhône est achevée ; enfin, en 1856, le canal latéral à la Garonne complète le dispositif. L'ensemble de ces travaux marque l'achèvement de la liaison océan Atlantique et mer Méditerranée qu'avait amorcée Pierre-Paul Riquet.

Parallèlement à ces apports majeurs, des améliorations ponctuelles au canal de Riquet ont été réalisées à chaque siècle pour ici, améliorer un ouvrage d'art (par exemple la construction d'une voûte maçonnée au Malpas), là pour résoudre les problèmes liés à l'écoulement des eaux de ruissellement (en créant notamment des contre-fossés), ou aussi recouper des courbes trop serrées au temps où la marche des bateaux s'accélère (histoire des courbes de Roubia ou de Marseillette par exemple), et encore tous les travaux liés à la mise en concurrence avec le réseau ferroviaire naissant (pont canal de l'Orb, ouvrages du Libron, traversée de l'Hérault), ou enfin les travaux de mise au gabarit Freycinet menés de 1977 à 1984 (allongement des écluses, construction de la pente d'eau de Béziers entre autres)

Points clé :

- Les imperfections du canal de Riquet : le diagnostic de Vauban (1686)
- Les travaux réalisés sur les conseils de Vauban (1686-1694)
- La création des embranchements du canal de Brienne (1768-1775), du canal de Jonction et de la Robine de Narbonne (1777-1787)
- La modification du tracé à Carcassonne (1787-1810)
- La prolongation du réseau par l'ouverture du canal des étangs vers Beaucaire (1808) et de canal latéral à la Garonne vers Bordeaux (1856)
- Les nombreux compléments du XVIII, XIX et XXe siècles pour adapter le canal aux nouvelles contraintes de la navigation ;

C. Du système de gestion mis en place par Riquet jusqu'à la gestion de Voies Navigables de France

Le canal du Midi est tenu du roi de France par Riquet et sa descendance en seigneurie. La famille Riquet va gérer la voie d'eau qui lui apporte fortune et notoriété. Ils installent une administration à la structure pyramidale, très ancrée dans le territoire. Organisée en 7 départements fonctionnels, dirigée par une direction placée à Toulouse où résident les membres de la famille Riquet de Bonrepos, cette administration saura faire prospérer l'héritage de Pierre-Paul Riquet. Mais la Révolution française va remettre en cause cette possession, l'État assurant sa gestion à partir de 1792 jusqu'en 1810. Afin de financer la construction de nouveaux canaux, Napoléon 1^{er} transfère la propriété du canal du Midi à des actionnaires réunis au sein de la compagnie du canal du Midi. Les héritiers Riquet y trouveront leur place à la faveur du rétablissement de la royauté en 1815. La compagnie du canal du Midi gardera la propriété du domaine jusqu'en juillet 1898. Mais elle n'administrera directement le canal que jusqu'en 1858. Après cette date, elle en confiera la gestion pour 40 ans à son concurrent, la compagnie des chemins de fer du Midi. En vertu de la loi du 27 novembre 1897, l'État rachète le canal du Midi. Dorénavant, le réseau fluvial de Bordeaux à l'étang de Thau sera géré par le Service des canaux du Midi. Cette portion du réseau national, d'abord administrée par un service de l'État, va glisser en 1991 sous l'autorité d'un nouvel établissement public, Voies Navigables de France, à qui l'État confie la gestion de l'essentiel du réseau fluvial national.

Points clé :

- La gestion de Pierre-Paul Riquet et ses descendants (1674-1792)
- Le canal devient bien national (1792-1810)
- L'ère de la compagnie du canal du Midi (1810-1898)
- La gestion de la compagnie des chemins de fer du Midi (1858-1898)
- Une gestion 100% État (1898-1991) ; l'action de l'Office National de la Navigation (1913-1991)
- La prise en main par Voies Navigables de France (de 1991 à nos jours)

D. Le fonctionnement du canal au quotidien

Malgré ces changements de gestionnaires, la manière d'administrer la voie d'eau a traversé le temps. Le découpage du linéaire en départements fonctionnels a ainsi perduré jusqu'à nos jours, même si les périmètres de gestion ont été plusieurs fois remaniés.

La première génération de personnel a engendré des dynasties d'employés qui sont longtemps restés fidèles au canal. Les agents du XXI^e siècle sont employés aux mêmes actions qu'aux siècles précédents : assurer la gestion hydraulique de l'ensemble de la voie d'eau ; garantir les conditions de navigation ; maintenir le bon état des ouvrages d'art, de la cuvette du canal et de ses berges ; toujours améliorer les systèmes de gestion ; etc...

Les agents du canal, d'hier et d'aujourd'hui, contribuent au quotidien à la bonne marche de cette vaste machine, tout en la modernisant.

De même qu'au XVII^e siècle, de nos jours, la direction des canaux du Midi (maintenant nommée direction territoriale du Sud-Ouest) est toujours installée à Toulouse, dans des locaux aménagés en 1880 au port Saint-Étienne.

Cette permanence du travail des agents dans une organisation administrative finalement assez stable est l'un des héritages qui fonde la valeur universelle exceptionnelle du bien canal du Midi.

Points clé :

- Une organisation de gestion en départements fonctionnels toujours en usage
- Un personnel aux missions complémentaires, indispensable au bon fonctionnement du canal
- Une gestion administrative adaptée aux dimensions de la voie d'eau
- Des schémas d'administration qui évoluent avec le temps et les techniques mais sans renier l'organisation initiale

E. Les hommages à Pierre-Paul Riquet, du XVII^e siècle à nos jours

De la mise en service du canal à la Révolution Française, les hommages étaient adressés aux rois auxquels revenaient le mérite de toute création. Les sujets du roi n'avaient alors rien à attendre comme marque de reconnaissance publique.

La donne change au début du XIX^e siècle. La société se cherche de nouveaux repères. L'image des grands créateurs peut maintenant être mise en avant.

Les héritiers de Pierre-Paul Riquet, évincés de la propriété du canal en 1792, ont récupéré des parts de propriété (en actions) au sein de la compagnie du canal du Midi. Pour marquer leur légitimité et leurs liens avec le fondateur du canal, ils vont promouvoir la réalisation de monuments à la gloire de l'aïeul. En 1825, ils inaugurent en grande pompe la pose de la première pierre du premier monument à sa mémoire, au seuil de Naurouze. En 1830, le nouveau bâtiment des archives au port Saint-Étienne sera érigé tel un temple où la mémoire écrite du fondateur et de ses poursuivants sera conservée. L'œuvre de reconnaissance sera vite secondée par les édiles municipaux (Béziers et Toulouse) et Riquet sera fêté comme un bienfaiteur.

Riquet devient un repère culturel dont l'œuvre s'inscrit dans le paysage régional. Les hommages, moins nombreux dans la première moitié du XX^e siècle, ressurgissent à l'occasion des tricentenaires de la signature de l'édit de construction (1966), de la mort de Riquet (1980), de la première navigation (1981). Un nouveau monument est inauguré à Saint-Ferréol. Les honneurs rendus à Riquet sont autant pour le personnage que pour son œuvre, le canal du Midi, à une période où ce dernier est de plus en plus présenté comme un élément important du patrimoine national.

Le paroxysme de ce mouvement est atteint le 7 décembre 1996, quand le canal du Midi est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Points clé :

- Quels hommages aux XVIIe et XVIIIe siècles ?
- Le rôle des héritiers de Pierre-Paul Riquet au début du XIXe siècle
- Les monuments du XIXe siècle (Naurouze ; Prise d'Alzeau ; Béziers ; Toulouse)
- Les archives du canal : un lieu de conservation de la mémoire
- Les manifestations du XXe siècle
- La consécration de l'UNESCO (7 décembre 1996)