

BLAGNAC

QUESTIONS D'HISTOIRE



Revue d'Histoire Locale - Semestriel - n° 15 (Mai 1998)

Edité par l'Association pour l'Etude et la Présentation de l'Histoire de la Résistance et de Blagnac - CERRAVHIS

Siège Social - 7, rue Bacquié-Fonade - 31700 BLAGNAC

PATRONS DE BARQUES, GARDES OU ÉCLUSIERS DU CANAL

Le 7 décembre 1996, l'UNESCO déclare "patrimoine mondial de l'Humanité", le canal du Midi appelé, à sa naissance, il y a plus de trois cents ans "Canal des Deux-Mers", puis "Canal Royal de Languedoc".

Comme tous les Français, surtout du sud, les Blagnacais ont dû éprouver de la fierté, mais ni plus ni moins, sans doute, que leurs compatriotes. Sans avoir tout à fait tort, ils pensent sûrement que la Garonne toute proche est bien plus liée à l'histoire de notre cité que le canal relativement éloigné. Pourtant, des Blagnacais ont participé à cette oeuvre gigantesque du XVII^e siècle dès sa construction puis durant près de deux cents ans comme patrons de barques ou éclusiers.



Cet ouvrage, réalisé de 1667 à 1681 en un temps record pour l'époque, a pour créateur, comme chacun le sait, Pierre-Paul Riquet, baron de Bonrepos, fermier des gabelles. Cet homme, au génie indiscutable, a pu mener à bien son grand dessein, rêve de bien d'autres avant lui, grâce aux progrès techniques mais surtout à sa tenacité et à l'appui de Jean-Baptiste Colbert, contrôleur des finances, du roi Louis XIV.

I - Un vieux projet

L'idée de relier la mer Méditerranée à la mer "Océane" n'est pas nouvelle. Les Romains déjà y avaient songé. D'après Tacite "l'Empereur Auguste projetait le creusement d'un canal à travers l'isthme gaulois pour épargner à ses barques la traversée difficile des Colonnes d'Hercule et ainsi éviter un long détour pour atteindre l'Océan". Charlemagne a eu la même idée.

En 1539, François 1^{er}, fait examiner un projet d'une voie d'eau, reliant l'Aude et la Garonne. Mais il s'avère irréalisable car il ne tient pas compte de l'irrégularité des fleuves et de l'élévation du seuil de Naurouze. En 1598, Henri IV, charge le Cardinal de Joyeuse d'étudier le creusement d'un canal en Languedoc joignant l'Aude et l'Ariège.

L'idée est toujours la même : création d'un canal de la Méditerranée à la Garonne et continuation de la navigation sur celle-ci ou par un autre canal jusqu'à l'Océan. A chaque fois, il faut s'avouer vaincu par les mêmes difficultés.

En 1618, un Bittérois, Bernard D'Arribat, propose un projet à l'Assemblée des Etats du Languedoc qui le repousse toujours pour les mêmes raisons. Même Guillaume Riquet, père de Pierre-Paul, vote contre.

Sa concrétisation

Pierre-Paul Riquet va arriver au "bon moment". La paix régnant en

France, l'ambition de Louis XIV et une meilleure connaissance de la "science" des canaux rendent son projet réalisable.

Louis XIV

A la mort de Louis XIII, le 14 mai 1643, Louis XIV n'a que cinq ans. La reine Anne d'Autriche et surtout le cardinal de Mazarin assurent la régence.

Dès 1648, la Fronde des Parlementaires et des Princes met en péril la monarchie française. En 1653, tous les frondeurs se soumettent enfin et sont amnistiés, sauf Condé toujours opposé à Turenne.

A l'extérieur, le 24 octobre 1648, la signature du traité de Westphalie met fin à la guerre de Trente Ans contre les Habsbourg. Mais il faut attendre le 7 novembre 1659 pour que la Paix des Pyrénées mette un terme à vingt-cinq années de guerre avec l'Espagne. La France conserve le Roussillon, la Cerdagne, l'Artois, des places-fortes en Flandre, Hainaut et Luxembourg mais, en contre-partie, Louis XIV doit épouser Marie-Thérèse infante d'Espagne, archiduchesse d'Autriche. Le mariage a lieu le 9 juin 1660 à Saint-Jean-de-Luz.

A la mort de Mazarin, le 9 mars 1661, le calme est revenu dans le royaume et en Europe. Le règne personnel du jeune roi commence. Mais Louis XIV trouve un trésor royal quasi inexistant, épuisé par les besoins de la guerre. Les armées ont ravagé le pays et la famine due aux récoltes catastrophiques de 1657 et 1662 sévit partout. En Languedoc, comme dans les autres provinces, la nourriture se compose de glands, d'orties, d'écorces, de racines, de pain où se mêlent farine et argile. De plus en 1652, la peste a décimé une grande partie du peuple affaibli. Rien qu'à Blagnac, cette terrible maladie a fait cent quatre victimes.

Sans nullement abandonner son autorité, Louis XIV écoute les propositions de Jean-Baptiste Colbert. Celui-ci met de l'ordre et réorganise l'administration des finances, ce qui permet des budgets excédentaires de 1662 à 1671.

La France importe beaucoup et exporte très peu, aussi Colbert veut "produire et vendre, seules sources de richesses, créer une France marchande, seul moyen d'augmenter la puissance et la grandeur de Sa Majesté et d'abaisser celle de ses ennemis et de ses envieux".

Pour réaliser un tel projet, il doit aménager tout un réseau de voies, de ponts, de chaussées. Louis XIV, pour augmenter son prestige, a bien l'intention "de faire travailler (...) au rétablissement des chemins et de rendre toutes les rivières de son royaume navigables".

La province du Languedoc reste isolée par le manque de routes. Les échanges se font par bateaux sur la Garonne qui, en raison des basses eaux, est inutilisable de Mai à Octobre. Un canal serait un bon moyen pour faciliter le commerce et favoriser ainsi les desseins de Louis XIV.

Les progrès techniques : écluse à sas et bief de partage

Au début du XVII^e siècle, la science des canaux est encore mal connue. Dès l'Antiquité, l'homme a navigué sur des cours d'eau naturels, mais aussi artificiels. Les premiers canaux ont une légère pente. Sous l'Empire romain seuls deux petits canaux ont été creusés : le premier reliait le Rhône à la Saône à proximité de leur confluence, le second permettait de joindre le golfe de Fos au Rhône dans la région d'Arles.

Au Moyen-Age, la Flandre, plat pays, se dote de nombreux canaux. Un système d'écluses permet de drainer des terres et de les rendre cultivables : à marée basse on ouvre les portes et on les ferme quand la mer monte.

Léonard de Vinci aurait inventé et construit près de Milan vers 1497 l'écluse à "sas" ou bassin entre les portes amont et aval. A moins que cette invention ne revienne à deux ingénieurs de Viterbe qui en auraient édifié une vers 1491 à Stra, près de Padoue ou que la toute première écluse de ce type en Italie ne remonte à 1430 ou 1440.

En France, les véritables écluses à sas simples, doubles et même sextuples pour franchir d'importantes dénivellations apparaissent sur le Canal de Briare commencé en 1604 par Hugues Cosnier et terminé seulement en 1642 par Guillaume Bouthou et Jacques Guyon.

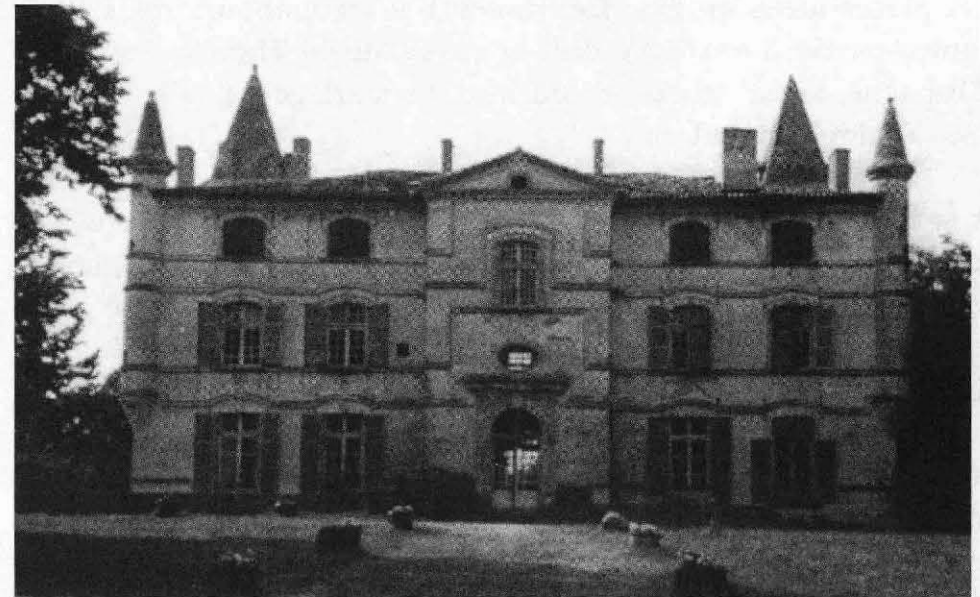
Ce canal a la particularité de relier deux bassins fluviaux (la Loire et le Loing) séparés par une hauteur de relief. Vers 1525, Adam de Craponne, gentilhomme provençal, voulant relier la Loire et la Saône, avait échoué devant cette difficulté. De même, vers 1570, il ne put unir les bassins de la Garonne et de l'Aude. Le canal de Briare apporte la solution au problème du point de partage des eaux ou "bief de partage": l'eau amenée au point le plus élevé s'écoule sur les deux pentes. Ce premier grand ouvrage de ce genre n'a que soixante kilomètres de long : il débute à Briare sur la Loire et s'achève près de Montargis sur le Loing. Le bief de partage s'élève à dix-huit mètres au-dessus du niveau de la Loire et à quatre-vingts mètres au-dessus de celui du Loing. Une cinquantaine d'écluses permettent le passage dans les deux sens

des bateaux (des sapines en particulier) chargés de sel, de vin ou de blé qui vont très vite contribuer à l'approvisionnement de la capitale.

Pierre-Paul Riquet viendra plusieurs fois "étudier" ce canal. Ses observations concernant entre autres le détournement des rivières et des étangs voisins pour amener leurs eaux au point de partage vont l'encourager à entreprendre en Languedoc la réalisation de son projet qui deviendra le plus grand chantier du siècle.

Pierre-Paul Riquet

Le créateur du "Canal royal" est né à Béziers en 1604 ou en 1609. L'année de sa naissance reste imprécise, faute d'archives ; par contre le jour est mieux connu : un 29 juin, jour de la Saint Pierre et de la Saint Paul, ce qui explique ses prénoms.



Le château de Bonrepos

Son père Guillaume exerce le notariat dans cette ville, il a épousé le 4 juin 1601 Guillaumette de Vial. Pierre-Paul a un frère et deux soeurs.

Sa famille "très noble et très ancienne" est originaire de Florence en Italie. Dès le XII^e siècle on la trouve dans cette ville sous le nom d'Arrighetti. Ses membres prennent part au XIII^e siècle à la guerre des Guelfes partisans du Pape et des Gibelins partisans des empereurs germaniques. Après la défaite de ces derniers dont il avait embrassé la cause, Gherardo Arrighetti doit prendre la route de l'exil et se réfugie en Provence avec sa famille. Au fil des générations le patronyme d'Arrighetti se transforme en "Riquetty" ou "Riquetti" en enfin en "Riquet".

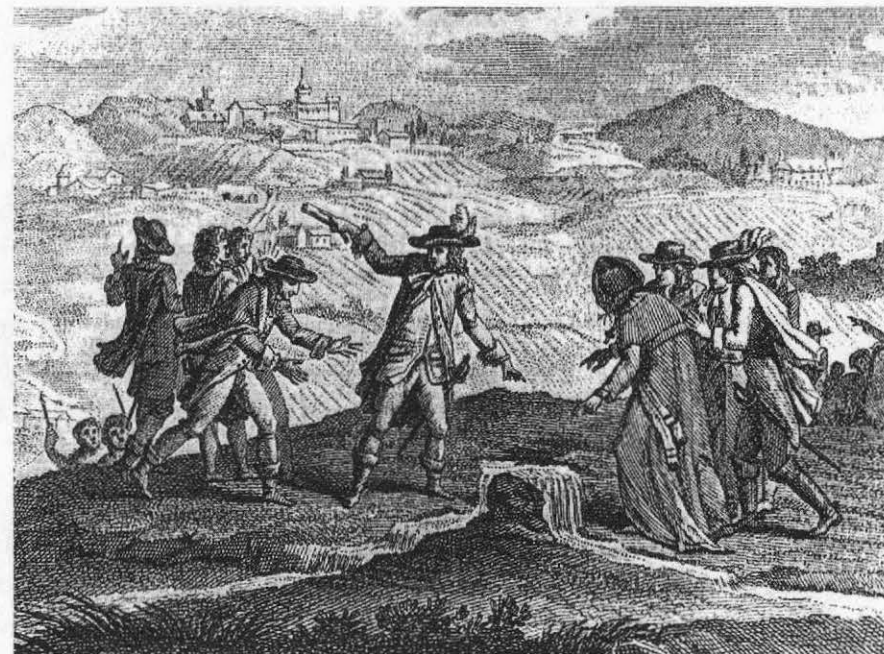
Au français, Pierre-Paul préfère la langue d'Oc et il se passionne pour les sciences et les mathématiques. Sa méconnaissance du latin et du grec ne lui permet pas d'être homme de robe ou d'exercer une profession libérale.

Alors que son père est mort depuis deux ans, il entre en 1630 dans les fermes des Gabelles grâce à son parrain François de Portugnières, devient sous-fermier du Languedoc en 1651 et enfin en 1660 fermier général non seulement pour le Languedoc, mais aussi pour le Roussillon et la Cerdagne. Il approvisionne en plus les armées du roi qui combattent en Catalogne. Son élévation et son immense fortune évaluée à plus d'un million de livres sont dues à son esprit d'entreprise et à des dons particuliers en matière financière. Il possède une maison à Revel, une autre rue des Puits-Clos à Toulouse et surtout près de Verfeil, le château de Bonrepos, acheté vers 1651. Il le restaure, l'embellit et y vit avec son épouse Catherine de Milhau et ses cinq enfants : deux garçons et trois filles.

Il ne verra pas l'achèvement de ce "Canal de Communication des Deux Mers" pour lequel il a dépensé tant d'énergie : il décède à Toulouse le 1er octobre 1680 alors qu'il ne reste qu'une lieue de canal à creuser et est inhumé dans la cathédrale Saint-Etienne.

Sa réalisation

Pour le service des Gabelles, Pierre-Paul Riquet parcourt sa province et déplore le mauvais état des voies de communications. Les routes défoncées et les ponts délabrés empêchent le transport rapide et en grande quantité des marchandises. Aussi l'idée d'un canal facilitant les échanges de céréales, d'huile, de vin, de fruits entre le Haut et le Bas Languedoc, le hante.



Riquet au seuil de Naurouze montrant aux commissaires du roi et des Etats la fontaine qui s'écoule vers le versant atlantique et vers le versant méditerranéen (Estampe de Delvaux)

Son trait de génie est de comprendre très vite la richesse en eau de la Montagne Noire dont il connaît toutes les sources, les ruisseaux grâce à un fontainier, devenu son ami, Pierre Campmas. Mais il faut rassembler ces eaux, les emmagasiner et les conduire au point de partage qui reste à trouver avec précision.

Selon la légende, un jour, à Naurouze, il voit les eaux de la fontaine de la Grave se séparer d'elles-mêmes et couler les unes vers l'ouest, les autres vers l'est. Il se rend compte alors qu'il vient de découvrir le point exact de partage. Ce seuil délimite à 189 mètres d'altitude les deux bassins fluviaux de la Garonne et de l'Aude.

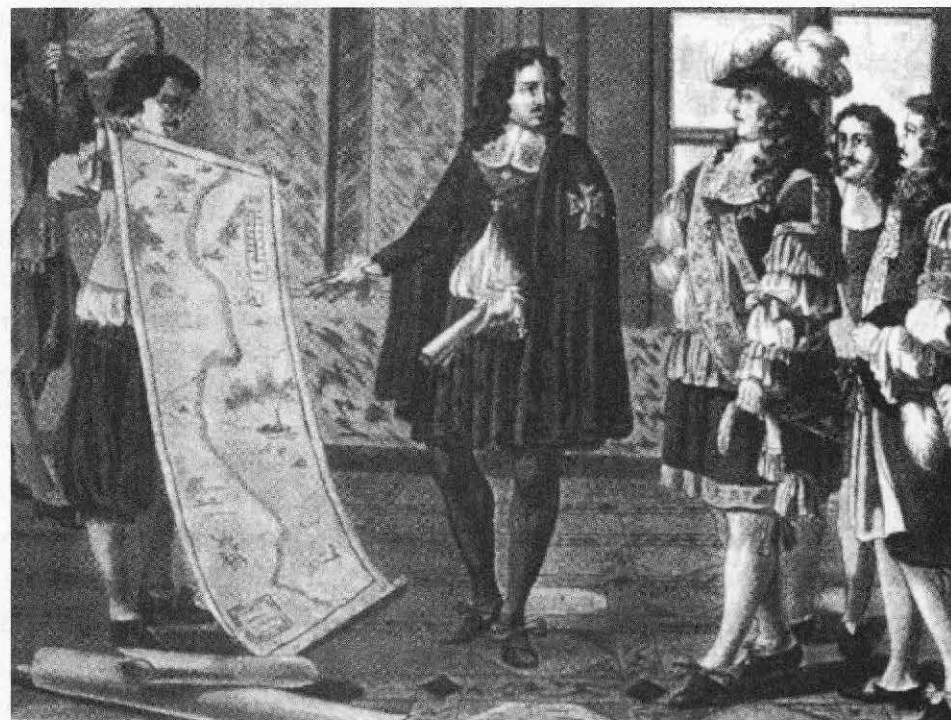
La lettre à Colbert

A partir de cette "découverte", Riquet est sûr que "son" canal peut voir le jour. Il a une foi inébranlable dans la réussite de son entreprise au service de laquelle il mettra sa fortune et sa santé.

Il bouleverse le parc de son château pour réaliser à ses frais une maquette du futur canal. Sur le versant méditerranéen de la Montagne Noire les eaux des torrents (l'Alzau, la Bernassonne, le Lampy, le Rieutort) seront captées et amenées par "la Rigole de la Montagne" dans un bassin à Saint-Ferréol, premier grand barrage-masse de l'Europe. La même rigole alimentera le Sor d'où partira une seconde, celle "de la Plaine" qui, après avoir serpenté pendant 42 kilomètres dans le Lauragais, parviendra à Naurouze.

Enhardi par les encouragements de l'Archevêque de Toulouse, Monseigneur d'Anglure de Bourlemont, qui est venu "sur les lieux" pour "voir la possibilité" et a "visité toutes choses" du canal, Pierre-Paul Riquet écrit à "Monseigneur" Colbert le 15 novembre 1662. Il précise minutieusement tout du point de vue utilitaire,

technique, financier. Le ministre est séduit, car le projet du canal entre dans ses plans : éviter le long et difficile parcours par le détroit de Gibraltar dont les droits profitent au roi d'Espagne, tirer le meilleur profit sur le plan économique de la province de Languedoc, la plus vaste et la plus fertile du royaume. Et comme Riquet veut aussi créer sur la Méditerranée le port de Cette (Sète), prolonger le canal proprement dit jusqu'à Beaucaire par les étangs et à l'autre extrémité jusqu'à Bordeaux, Colbert voit dans ce grand ensemble une façon de décupler le commerce vers l'Allemagne et la Suisse. Toutefois, rendu méfiant par les échecs précédents, il charge une commission de faire un rapport sur l'utilité et la possibilité de réalisation de l'ouvrage.



Colbert présente à Louis XIV le plan du Canal de Languedoc.

ou "briquetiers" blagnacais en ont fourni. Il permet d'imaginer l'activité régnant des tuileries de Blagnac jusqu'au canal. Les charrettes lourdement chargées amènent en cahotant sur les mauvais chemins les "brices" (briques) au port de Blagnac où règne un va-et-vient incessant ponctué d'appels, de cris, de mille bruits. Avec l'autorisation de la Dame Baronne, elles sont empilées consciencieusement sur des bateaux, conduits par un "Delpont" ou un "Bentabole" "matelots" blagnacais de père en fils. Elles traversent la Garonne, reprennent des charrettes jusqu'au chantier et passent une nouvelle fois de main en main. Elles aboutissent dans celles des maçons et associées ou non à la pierre, elles s'inscrivent dans l'architecture des écluses mais aussi des ponts ou des bâtiments : magasins, auberges, chapelles, maisons éclusières...

Le creusement des 240 kilomètres du "Canal Royal de Languedoc", la construction des ouvrages d'art, parfois d'ailleurs trop hâtivement réalisés, demandent une main-d'oeuvre considérable. De 1.000 au départ, les effectifs atteindront 12.000 hommes et femmes à certaines périodes. Ces ouvriers sont divisés en brigades, encadrés par des contremaîtres, dirigés par des inspecteurs. A ces terrassiers, à ces femmes transportant la terre dans des hottes, il faut ajouter les artisans : maçons, tailleurs de pierre, charpentiers, maréchaux-ferrants, selliers, bourreliers, cordiers.

Riquet attire les travailleurs des régions traversées par un salaire élevé: 20 sols par jour pour un journalier agricole payé la moitié à la terre. Le 8 décembre 1669, il fait afficher : "De par le Roy on fait savoir à tous les travailleurs qui voudront s'engager pour travailler au Canal de communication des Mers qui se construit en Languedoc qu'il sera donné à chacun dix livres par mois, sans leur déduire les jours de fête et les dimanches et les jours qu'il pleuvra,

qu'ils auront pour se reposer, et que, de plus, il leur sera fourni logement moyennant deux deniers chaque jour. Même ceux qui tomberont malades seront payés pendant le temps de leur maladie comme s'ils travaillaient (...), que ceux qui se présenteront soient propres pour le travail : qu'ils n'aient aucune incommodité qui les rende inutiles et qu'ils aient l'âge pour le moins de vingt ans et tout au plus, de cinquante."

Cette façon de traiter les ouvriers est très moderne : on croirait entendre parler de Sécurité Sociale ! Audacieuse pour l'époque, elle attirera les critiques.

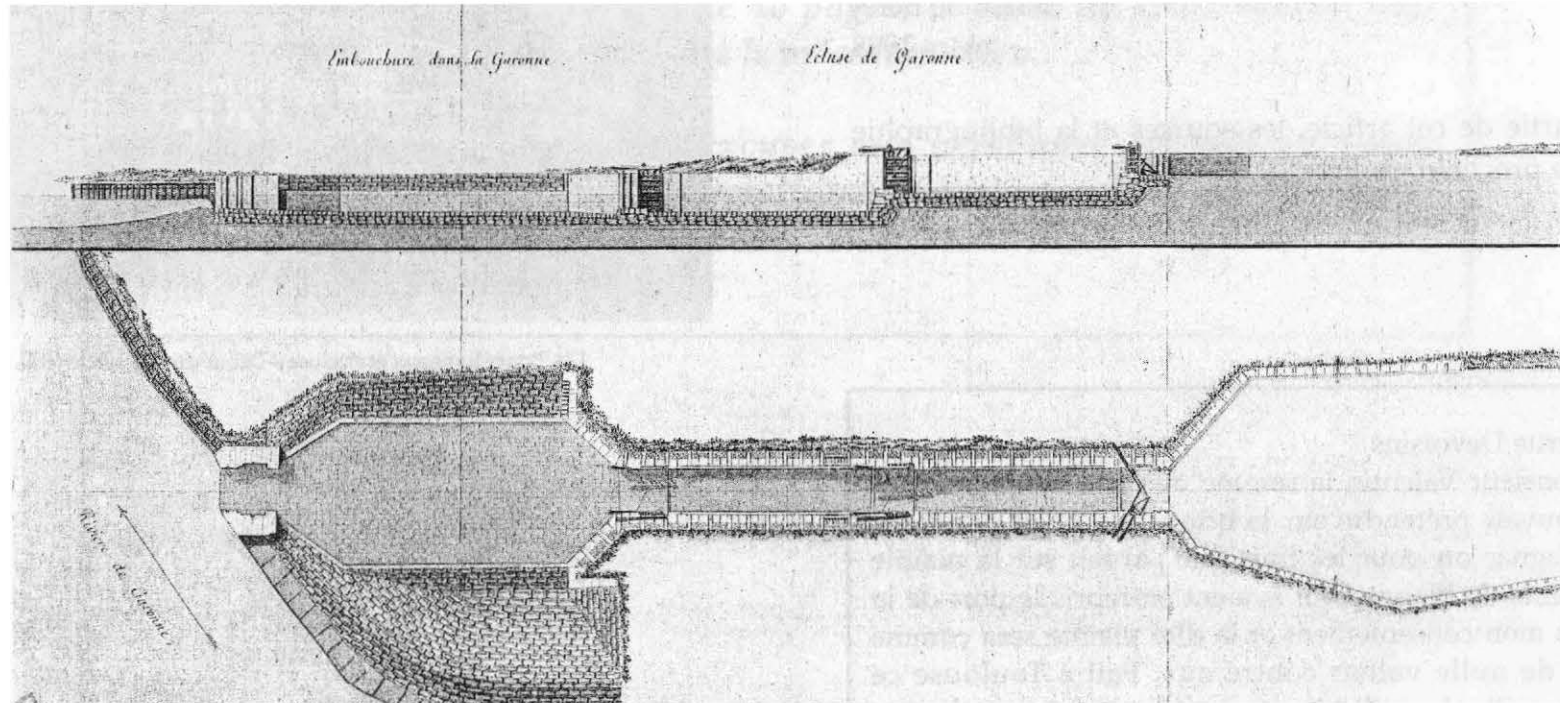
Toutefois, il faut prendre les conditions d'âge avec prudence : en pratique, elles ne sont pas respectées. Ainsi le montre un décès dramatique relevé dans les registres paroissiaux de Blagnac : "Le 3 février 1680, Bernard Rouy, âgé de 13 ans 13 jours, travaillant au canal s'y noya". Mais le prêtre, Dominique Delort, ne donne aucune précision sur le travail du jeune garçon. La mise en eau de la portion du Canal de Toulouse à Naurouze datant de 1670, il est peu probable que Bernard Rouy ait participé au creusement du canal. La liste de ces premiers ouvriers est inconnue, des Blagnacais devenus (ou non) éclusiers par la suite, comme les Rouy dont nous parlerons plus loin, peuvent y figurer. Cette famille blagnacaise a actionné pendant de nombreuses années "l'écluse de l'Embouchure" ou "écluse de Garonne". C'est peut-être à cet endroit que Bernard s'est noyé ?

L'écluse de Garonne

Le 17 novembre 1667 (ou 1668 selon les sources) commence en grande pompe la construction de cette écluse.

Colbert lui-même, invite les Capitouls et les membres du Clergé à la pose de "la première pierre" bénie par l'Archevêque. Dans les fondations, sont solennellement déposées des médailles représentant d'un côté la ville de Toulouse avec un canal se déversant dans une rivière et de l'autre l'effigie du Roi avec cette légende : "Undarum terraeque potens, atque arbiter orbis" (Puissant sur la terre et sur les eaux, il est l'arbitre du monde). Le récit de cette cérémonie est envoyé par ordre du ministre dans les différents pays d'Europe afin que "les étrangers connaissent les grandes choses réalisées dans le Royaume de France".

Cette écluse simple au début est très vite aménagée par Riquet lui-même en écluse double. Ses bajoyers sont rectilignes tandis que la ligne courbe prévaudra à partir de l'écluse de Castanet. Elle est précédée en aval par un bassin qui met les bateaux à l'abri des trop fortes crues de la Garonne. Elle permet aux embarcations de franchir une dénivellation de 4,60 mètres et d'entrer dans le bassin du "port de l'Embouchure". Celui-ci, trop petit pour accueillir toutes les barques au temps où le commerce était florissant a été agrandi au XVIII^e siècle pour atteindre une longueur de 240 mètres et une largeur de 40 mètres près de l'écluse double et de 50 mètres



Ecluse de Garonne (Archives du Canal)

près du canal Saint-Pierre (Brienne) réalisé par les Etats du Languedoc de 1770 à 1776.

Divers bâtiments dont celui pour la pesée des marchandises entrant dans le Canal bordent les quais encombrés. Une grande activité règne dans ce port et l'éclusier à fort à faire.

Aujourd'hui, nous pouvons encore admirer, entre les deux arches en briques des Ponts-Jumeaux le bas-relief sculpté dans le marbre par Jean-François Lucas en 1775, mais les ouvrages primitifs de cette "écluse de Garonne" où ont peiné des générations de Blagnacais, n'existent plus.

Suzanne Béret
mars 1998

[La deuxième partie de cet article, les sources et la bibliographie paraîtront dans le prochain numéro]



Les Ponts-Jumeaux et l'écluse - Début du XX^e siècle (coll. personnelle)

texte de Marguerite Devoisins

"J'ai reçu de monsieur Valentin la somme de onze livres pour les droits que je pouvais prétendre sur la brique qui avait passé sur mon port de Blagnac ou pour les frais que j'ai fait sur la plainte contre les habitants de Blagnac qui avaient entrepris le port de la dite brique sans mon consentement et la dite plainte sera comme non avenue et de nulle valeur contre eux. Fait à Toulouse ce neuvième février mille six cent soixante neuf."

signé Marguerite Devoisins