

OCTOBRE 1666, LE DÉBUT DE L'HISTOIRE... L'ÉDIT DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

1

2

3

L'ÉDIT POUR LA JONCTION DES MERS OCÉANE ET MÉDITERRANÉE PAR UN CANAL DE COMMUNICATION TRADUIT LA VOLONTÉ DU ROI DE FAIRE CONSTRUIRE LE CANAL ET EXPLIQUE COMMENT IL DEVRA ÊTRE ADMINISTRÉ.

Un devis détaillé lui est annexé et sera la feuille de route de l'entrepreneur.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Un "édit" a valeur de loi. Il est toujours daté du mois et de l'année, jamais du jour précis où il a été signé. Louis XIV réside alors à Saint-Germain-en-Laye, d'où le nom du document.

Une fois signé par Sa Majesté et contresigné entre autres par Colbert, l'édit est scellé par le chancelier pour assurer son authenticité. Le document est ensuite envoyé au Parlement de Toulouse et à la Cour des comptes, aides et finances de Montpellier, qui prononcent son enregistrement en mars 1667. Les travaux peuvent alors commencer !

1/ Édit de 1666. Imprimé de 1757
2/ Jean-Baptiste Colbert
3/ Château de Versailles

Et aujourd'hui...

Certains termes de l'édit ont été transposés dans des lois plus récentes, il reste un texte de référence 350 plus tard.

1666-2016

350
ans



LIAISON des MERS
Océane & Méditerranée



ENTRE RÉFORMES & GRANDS PROJETS LA FRANCE EN 1666

1

2

3

ROI DEPUIS LE 14 MAI 1643, LOUIS XIV NE RÈGNE QU'APRÈS LA MORT DU CARDINAL MAZARIN, EN 1661.

La France compte alors 18 millions d'habitants, principalement des paysans écrasés par l'impôt, et quelques nobles en qui le jeune roi n'a pas confiance.

LA RÉFORME EST EN MARCHÉ

L'administration doit changer et le domaine royal doit produire plus ! L'intendant des finances, Colbert, mène la réforme.

Sa nouvelle politique économique s'attache à remplir les caisses du Trésor Royal. Pour exporter plus, il crée des manufactures et pour importer moins, il augmente les taxes de douanes... Une stratégie radicale qui enlève toute compétitivité aux produits étrangers.

DES PROJETS AMBITIEUX

Amélioration des routes, aménagement des voies fluviales, création de ports : le roi multiplie les projets d'envergure pour donner à la France les infrastructures qui lui manquent. Sans oublier une flotte maritime, militaire et civile pour étendre son influence dans le monde entier !

1/ Cardinal Mazarin
2/ Louis XIV & Philippe IV
3/ Galerie des glaces - Versailles

Le site en 2016

Le canal est, aujourd'hui, tourné vers le tourisme fluvial, les activités bord à voie d'eau et le transport d'eau pour les usages agricoles.

Au cœur des territoires, il doit relever un triple défi (environnemental, patrimonial et économique) dans une logique de partenariat avec les acteurs concernés.

1666-2016

350
ans



LIAISON des MERS
Océane & Méditerranée



AUX ORIGINES D'UNE IDÉE FOLLE LE PROJET DU CANAL



LES PRÉMICES

Pierre-Paul Riquet s'intéresse à l'idée. Il a une parfaite connaissance du Languedoc. S'inspirant du canal de Briare inauguré en 1642, il imagine un canal à seuil de partage entre Garonne et Aude. Les rigoles de dérivation font circuler l'eau, en provenance de la Montagne Noire jusqu'au point le plus haut du canal.

10 ANS DE RÉFLEXION !

Riquet laisse mûrir son idée pendant 10 ans, puis, en 1662, la soumet à Colbert. Conquis par le projet, ce dernier confie une étude au Chevalier de Clerville. À la fin de l'année 1665, plus rien ne s'oppose à la construction !

- 1/ Carte ancienne
- 2/ Chevalier de Clerville
- 3/ Canal de Briare

Le devenir du canal du Midi

L'œuvre de Riquet a traversé les siècles. Pour assurer les fonctions et la pérennité de l'ouvrage, Voies navigables de France, met en place de nombreuses actions comme le plan de modernisation des écluses, un programme d'entretien, le projet de replantation, dans le respect des préconisations UNESCO...



Yapok 130 12001 Crédits photos : ©Wald Flak, ©Dominique Vies, ©Véronique Halévy, ©Jacques Noirette (VNF), ©Corinne Charnel (VNF), ©0000 - Archives des canaux du Midi

1666-2016

350
ans



LIAISON des MERS
**Océane &
Méditerranée**



LA SEIGNEURIE DU CANAL UNE HISTOIRE AU LONG COURS



LE SAVIEZ-VOUS ?

En 1666, la livre est constituée de 0,619 gramme d'or pur. Pour l'achat de la seigneurie du canal, Riquet a donné au roi 247,6 kg d'or soit 8 698 188 d'euros !

LE TEMPS DES
EXPROPRIATIONS

Pour rassembler le foncier nécessaire à la création du canal, Riquet procède à de nombreuses expropriations. Les terres ainsi réunies, deviennent une parcelle du domaine royal. Louis XIV décide alors d'en faire un nouveau fief.

Pierre-Paul Riquet acquiert le fief aux enchères pour 400 000 livres. Propriété familiale jusqu'en 1792, puis de l'État pendant 18 ans, le canal est vendu par Napoléon I^{er} qui fonde la Compagnie du canal du Midi en 1810.

Parmi ses actionnaires, les descendants de Riquet participent à sa gestion jusqu'à la fin du XIX^e siècle. La loi du 27 novembre 1897 remet la propriété du canal du Midi à l'Etat.

Aujourd'hui...

De la Compagnie du canal du Midi à VNF

Depuis 1898, le canal est administré par un service de l'État puis confié en 1991 à Voies navigables de France, établissement public administratif dépendant du ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer.



1666-2016

350
ans

LIAISON des MERS
Océane &
Méditerranée

LE POINT SUR LES PRIVILÈGES DE RIQUET LES ATTRIBUTS DU SEIGNEUR



PAR L'ÉDIT DE
SAINT-GERMAIN-EN-LAYE,
LE SEIGNEUR DU CANAL
POSSÈDE LE DROIT
D'ÉRIGER TOUT BÂTIMENT UTILE
POUR LE DÉVELOPPEMENT DU
CANAL ET DU DOMAINE.



UN CHÂTEAU POUR LE SEIGNEUR DU CANAL

Propriétaire du château de Bonrepos qu'il vient de faire reconstruire, Pierre-Paul Riquet n'utilise pas du privilège d'en établir un sur la seigneurie du canal.

DES MAISONS POUR LES EMPLOYÉS

Loger les employés du canal fut une des fortes préoccupations de Riquet. Maisons éclusières et de garde, logements d'ingénieurs ou de receveurs : nombreux sont les bâtiments qui maillent son paysage.

DES MAGASINS POUR LES MARCHANDISES

Pour stocker et protéger les marchandises, les ports sont équipés de magasins où le fret reste en attente d'une barque capable de les emporter.

DES MOULINS POUR LA POPULATION

Le blé, richesse du Lauragais, arrive par barque au cœur des villes. Riquet a fait construire des moulins à Castelnau-dary, Naurouze et Toulouse où sont produites les farines, sources de richesse pour le seigneur.

1/ Maison éclusière
2/ Zone de fret
3/ Coupe du moulin de St Roch, 1817.

Aujourd'hui...

Le patrimoine immobilier du canal du Midi riche de plus de 280 bâtiments contribue à la notoriété de l'ouvrage. Voies navigables de France en assure la gestion. Des porteurs de projets investissent aujourd'hui une partie de ces lieux pour leur donner une nouvelle vie.



© Yapek ISO 14201. Crédits photos: ©Wild Pix, ©Dominique Viet, ©Véronique Hadjirout, ©Jacques Noirette (VNF), ©Corinne Chaumel (VNF), ©Fotolia, ©Archives des canaux du Midi

1666-2016

350
ans



LIAISON des MERS
**Océane &
Méditerranée**



CIRCULATION ET PÊCHE LES DROITS EXCLUSIFS DU SEIGNEUR



LE SEIGNEUR POSSÈDE TOUS
LES DROITS SUR LES BATEAUX,
LA CHASSE ET LA PÊCHE
SUR SON DOMAINE.



LE MOT DE SA MAJESTÉ

"Pourra pareillement ledit propriétaire, à l'exclusion de tous autres, établir sur ledit canal, aux lieux qu'il sera jugé nécessaire, des bateaux pour le transport, voiture et conduite des personnes, marchandises et denrées."

Cette prérogative de l'édit sera vite abandonnée par Riquet. Il conserva seulement la gestion du transport des passagers sur les barques de poste. Le fret fut laissé à des artisans bateliers. En 1765, 260 barques circulent sur le canal. Les plus grandes communautés de bateliers se situent à Toulouse, Castelnaudary et Agde.

Chaque passager et marchandise empruntant la voie d'eau sont soumis à un péage ou droit de voiture, afin d'alimenter une caisse destinée aux travaux d'entretien. Les années bénéficiaires, le seigneur empoche l'excédent !

Sur 240 km de canal, le seigneur a tous les droits de pêche et de chasse sur ce domaine. Les biefs sont autant de viviers où les poissons étaient pêchés. La consommation de ce mets offrait une ressource financière supplémentaire.

Aujourd'hui,

VNF gère le domaine public fluvial en percevant des redevances destinées aux charges d'entretien et d'exploitation des voies d'eau. Péage pour la navigation, taxe hydraulique, et redevances domaniales constituent les ressources propres de l'établissement.



Yanick 120 1001 Col/Ribonobots - ©Wright-Bull ©Ondineau Met ©Ministère Hadronne ©Amus Nizette NMF ©Codex Charmel NMF ©Gent ©Bibius des caux du Muri

1666-2016

350
ans



LIAISON des MERS
**Océane &
Méditerranée**



UN PROJET HUMAIN
D'ENVERGURE UNIVERSELLE



LE SAVIEZ-VOUS ?

Il aura fallu seulement 14 ans pour que le canal soit construit et ouvert à la navigation en mai 1681.

UNE MOBILISATION CONSIDÉRABLE

Riquet mobilisa jusqu'à 12 000 personnes sur le chantier :

- > des terrassiers réunis en ateliers, et dirigés par des chefs d'atelier,
- > des niveleurs assurant les mesures de contrôle,
- > des inspecteurs et contrôleurs particuliers et généraux,
- > des receveurs et payeurs...

LE CANAL EN CHIFFRES

230 salariés en charge de l'entretien et de l'exploitation de la voie d'eau, à la fin du XVIII^e siècle.

475 agents d'exploitation et d'administration employés après les extensions du canal de Jonction et de la Robine de Narbonne en 1782 et du canal latéral à la Garonne en 1856.

500 artisans bateliers et autres entrepreneurs
de halage, aubergistes, fournisseurs...

Depuis 1666, plusieurs générations d'hommes et de femmes se sont relayées chaque jour pour que le rêve de Riquet continue de nous émerveiller, 350 ans plus tard.

Automatisation et nouveaux métiers.

En 2016, la Direction territoriale Sud-Ouest de VNF emploie 189 agents pour la gestion du canal du Midi. Ces effectifs sont complétés par 60 saisonniers pour assurer la navigation, de mi-mars à fin octobre.



- 1/ Réservoir de Lampy
- 2/ Barragiste
- 3/ Réservoir de St-Ferréol
- 4/ Illustrations du moulin des Minimes, 1850 environ.

1666-2016

350
ans



LIAISON des MERS
**Océane &
Méditerranée**



LA RECONNAISSANCE DU CANAL PAR L'UNESCO



CITATION DE L'EDIT

"[...] Bien que la proposition qui nous a été faite pour joindre la mer Océane à la Méditerranée par un canal de transnavigation, ait paru si extraordinaire aux siècles passés [...], aussi la réputation de l'entreprise [...] nous a persuadés que c'étoit un grand ouvrage de paix [...] capable de pépétuer aux siècles à venir la mémoire de son auteur, et d'y bien marquer la grandeur, l'abondance et la félicité de notre règne."

330 ANS PLUS TARD...

L'UNESCO décide d'inscrire, le 7 décembre 1996, le canal du Midi au Patrimoine mondial de l'Humanité.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le canal du Midi est le seul bien français à répondre à quatre critères des six culturels de l'UNESCO :

- > génie créateur humain,
- > témoin d'un échange d'influences,
- > symbole d'une époque de prospérité
- > interaction humaine avec l'environnement.

UNE ŒUVRE EXCEPTIONNELLE

Par son éclosion technologique, sa beauté architecturale et paysagère, le canal du Midi est un héritage commun à toute l'Europe.

Ouvrage du génie civil hydraulique, il a répondu à ces objectifs stratégiques, tout en modelant en douceur le paysage environnant.

Et aujourd'hui...

Le périmètre inscrit à l'UNESCO comprend le canal du Midi (Toulouse-Etang de Thau) et son système d'alimentation, le canal de Jonction et la Robine de Narbonne ainsi que le canal de Brienne.

Des démarches sont engagées afin d'inclure dans ce périmètre le château et le parc de Bonrepos-Riquet, lieux de résidence et d'expérimentations où fut initié ce magnifique projet.

1666-2016

350
ans



LIAISON des MERS
**Océane &
Méditerranée**

