

PIERRE PAUL DE RIQUET

(1604-1680)

Valeur: 1,40 F + 0,30 F

Couleurs: gris, noir

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par Jacques JUBERT

Format horizontal 36 x 22
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 11 octobre 1980 à BEZIERS ;

générale, le 13 octobre 1980.

La tradition attribue à Charlemagne le grand dessein de relier l'Atlantique à la Méditerranée par une voie navigable. François 1^{er}, Henri IV, Louis XIII y songèrent aussi, mais durent renoncer à une entreprise, gigantesque pour l'époque.

Elle imposait, en effet, de creuser, à travers les coteaux du Languedoc, un canal de plus de deux cents kilomètres; et le problème majeur était de l'alimenter en eau au point le plus élevé, le «seuil de Nauroze», à 189 mètres d'altitude.

Le génie de Pierre Paul de Riquet, né en 1604 à Béziers dans une famille d'origine florentine, triomphera de toutes les difficultés et donnera à la France le Canal des Deux Mers.

Riquet a longuement étudié le terrain au cours de ses voyages de Directeur des Gabelles du Languedoc, et de travaux de nivellation sur ses terres du Lauragais. Il a défini un tracé, étudié la question des écluses et de l'alimentation en eau.

Il expérimente celle-ci en faisant creuser l'ébauche d'une «rigole», destinée à recueillir les ruisseaux du versant ouest de la Montagne Noire, et à remplir le vaste bassin de Saint-Ferréol: ce réservoir distribuerait ensuite l'eau aux écluses de Nauroze selon les besoins de la navigation.

Ses plans convainquent Colbert et le roi, mais il attend quatre ans l'autorisation de commencer les travaux, dont il partage les frais avec l'Etat, et qu'il mène à bonne fin en moins de 15 ans.

Durant tout ce temps, Riquet est à la fois homme de contact avec le pouvoir, financier et chef de service, géomètre et hydraulicien, mais aussi homme de terrain et chef de chantier à la tête de 8000 à 12000 travailleurs qu'il anime.

Car Riquet fut aussi un homme de caractère, qui avait engagé dans l'entreprise son énergie et sa persévérance, sa fortune et sa santé: l'œuvre arrivait à son terme quand il s'éteignit à Toulouse, le 1^{er} octobre 1680, épuisé et ruiné.

C'est donc sans son créateur que fut inauguré, sept mois plus tard, ce Canal Royal du Languedoc, de 241 kilomètres de long, marqué par 100 écluses, 38 ponts, 4 aqueducs, de longues amenées d'eau et un imposant barrage-réservoir.

L'ouvrage l'emportait, par l'ampleur et la perfection technique, sur tout ce que l'on réalisait à l'époque; il souleva l'admiration de l'Europe entière, et marquait une importante date française, inaugurant le moderne «aménagement du territoire».

Après avoir rendu longtemps les plus grands services, le Canal du Midi fut concurrencé par le rail et la route. Mais il est toujours vivant, économique, apte aux gros transports; les travaux de restauration et de modernisation en cours l'ouvrent à un trafic qui ne cessera de s'accroître dans l'avenir.

