

ENSÉRUNE ET LE CANAL DU MIDI

Gérard Crevon

Adhérent de l'association

Les Amis du MSR ont visité le 24 mars le célèbre oppidum gaulois d'Ensérune et son très intéressant musée. La prospérité qu'a connue pendant plusieurs siècles cette agglomération protohistorique tient certainement à deux faits. D'une part les qualités du site : une haute et vaste colline environnée d'étangs et facile à défendre. D'autre part sa situation au bord d'un axe de communication d'importance majeure et de grande antiquité. Le col du Malpas, l'ensellement¹ qui raccorde l'éminence de l'oppidum aux autres reliefs du secteur, était en effet traversé par la voie hérakléenne qui court de l'Ibérie à l'Italie. Celle-ci devint sous les Romains la via Domitia et un joli fac-simile de borne milliaire a été planté à cet endroit pour le rappeler. La vocation de ce lieu fut à nouveau affirmée plusieurs siècles après : au 17^e Riquet y fit passer son canal et au 19^e le chemin de fer l'empruntera pour la ligne Bordeaux-Sète. Cependant dans ces deux cas, ce fut de façon souterraine.



Fig. 1 : L'étang de Montady vu depuis le site d'Ensérune

1 Ensellement : col large et arrondi, en forme de selle.

C'EST l'une des originalités du Malpas que d'être traversé par trois tunnels superposés. Le premier en date, et le plus bas en altitude, fut creusé au 13^e siècle pour assécher l'étang de Montady qui s'étendait au nord-est de la colline et qui a laissé place à un espace agricole dont la géométrie remarquable marque fortement le paysage (fig. 1). Plus de 7 siècles après sa création cet aqueduc remplit toujours sa fonction de drainage. A mi-hauteur on trouve celui de la voie ferrée Béziers-Narbonne, qui ne date, lui, que du milieu du 19^e siècle. Et enfin le dernier, le plus haut, donne passage au canal du Midi qui arrive à cet endroit en longeant le pied sud de la colline d'Ensérune. Il est l'œuvre de Riquet.

Lorsqu'en 1679 il eut à définir le trajet du canal dans le secteur de Capestang, Riquet avait déjà eu plusieurs fois à trancher entre diverses options concernant son itinéraire. Ses décisions étaient épiées par les personnages qui suivaient de près l'affaire du canal, et qui, naturellement, avaient chacun leur opinion. Au sommet de ce groupe était Colbert, le ministre de tutelle. Mais il était loin du terrain, et il avait chargé de la supervision technique de l'ouvrage un ingénieur militaire, le chevalier de Clerville, commissaire général des fortifications du Royaume. Un an et demi après le début des travaux, estimant que Clerville ne pouvait être suffisamment présent sur cet immense chantier, Colbert avait envoyé un autre ingénieur militaire, Alexis de Lafeuille, pour le représenter sur place en permanence. Et enfin, dans la dernière période, on avait en outre fait appel à un jésuite de Toulouse, le père Michel Mourgues, un mathématicien versé dans les travaux publics. Outre ces techniciens, le canal concernait encore l'intendant de Languedoc, Henri Daguesseau, qui était lui-aussi en relation étroite avec Colbert. Et enfin les représentants des Etats de Languedoc, menés par leur président, le cardinal Pierre de Bonzi, archevêque de Narbonne, suivaient attentivement la progression des travaux.

Lorsque, venant de Naurouze par la vallée du Fresquel, le chantier du canal était parvenu au voisinage de l'Aude, près de Carcassonne, Riquet avait refusé de traverser ce fleuve très irrégulier, contrairement à ce que Clerville avait prévu entre Trèbes et Puichéric. Il avait décidé de rester sur sa rive gauche, plus haute que les basses plaines qui bordent sa rive droite, et donc moins exposée aux crues. Mais il le payait par

les difficultés que présentaient les terrains où il avait décidé de passer, qui étaient beaucoup plus rocheux.

La question de la traversée de l'Aude s'était posée à nouveau au sud-est d'Olonzac, où le fleuve franchit un petit chaînon calcaire par une sorte de défilé². Là encore, malgré l'opposition de Clerville, mais fort du soutien du père Mourgues, Riquet choisit de rester sur la rive gauche. A la sortie de ce passage³ il décida de garder le même niveau le plus loin qu'il lui serait possible. Le résultat est un bief de 54 km de long, 54 km sans écluse, un exploit au plan du nivellement. Et c'est presque au bout de ce long bief, lorsqu'il fut arrivé à Capestang, aux approches de Béziers, qu'il buta sur la colline d'Ensérune. Riquet voulait longer celle-ci par le sud, puis traverser sa terminaison orientale au col du Malpas, parce que ce chemin menait directement à Béziers et qu'il permettait de conserver une altitude convenable. Cette éminence est formée d'une espèce de tuf, une alternance de bancs calcaire-marno-sablo-gréseux⁴ qui paraissait à beaucoup manquer de solidité. Ceux-là craignaient que ces terrains soient sujets à s'écrouler. Les dirigeants du chantier eurent des discussions animées. La plupart était persuadée de l'impossibilité de franchir l'obstacle. Les uns voulaient que le canal prit son cours vers le nord, contournant les collines et l'ancien étang de Montady pour aller se jeter dans l'Orb en amont de Béziers. Les autres voulaient le porter au sud pour le conduire dans l'étang de Vendres, d'où ils voulaient le continuer par la plage jusqu'en Agde. Riquet, lui, s'était forgé une conviction : il connaissait le tunnel que les gens du 13^e siècle⁵ avaient creusé sous le Malpas pour assécher l'étang de Montady. En moyenne cet ouvrage est large de 1,30 m, haut de 2 m, et sa longueur dépasse très largement le km, c'était donc la preuve que le tuf avait malgré tout une certaine tenue. Alors il avait commencé d'ouvrir au pied du col une large tranchée et il avait l'intention de la poursuivre par un tunnel. Cependant les discussions des dirigeants avaient transpiré dans le public pour la plus grande joie des détracteurs du projet, et il se trouva une âme charitable pour écrire à Colbert que Riquet avait échoué dans son entreprise parce que son ouvrage « avait la tête dans une montagne de sable et à ses côtés deux étangs de 8 à 10 m plus bas que son niveau ». Bien entendu Colbert réagit sur le champ : il écrivit à l'intendant de Languedoc de s'enquérir immédiatement de l'affaire. Et Daguesseau envoya à Riquet l'ordre de suspendre les travaux jusqu'à son arrivée.

2 Pechlaurier.

3 Argens.

4 Molasse marine miocène.

5 Charte de 1249 entre le seigneur de Montady et l'évêque de Narbonne.

En conséquence, Riquet abandonna les ouvrages du Canal au-dessous de Capestang, et déplaça tous ses ouvriers sur les chantiers entre Agde et Béziers. Mais, en secret, il se rendit au village tout proche de Nissan, où il rencontra un maître-maçon, le sieur Pascal, qu'il chargea d'ouvrir un passage de 1,30 m de largeur à travers la colline. Pascal recruta les ouvriers nécessaires et les fit travailler jour et nuit. En 6 jours un petit tunnel de démonstration fut percé. Et lorsque l'intendant Daguesseau se présenta, accompagné de l'archevêque Bonzi, président des Etats de Languedoc, Riquet leur fit parcourir aux flambeaux la galerie réalisée. Plus personne n'osa faire opposition à son plan et Riquet chargea Pascal de terminer le travail, lequel dura de la fin de 1679 à la fin de 1680.

naturel des alternances d'humidité et de sécheresse fragilise la roche au voisinage des parois et permet au vent de développer une action érosive importante. Les voûtes du tunnel se dégradèrent progressivement, en particulier du côté du nord-est. Les sables, les argiles et les gravats qui tombaient s'accumulaient au fond du canal, il arriva même que des blocs se détachent. La navigation en vint à être gênée et même dangereuse. Si bien que les autorités du canal décidèrent de protéger la voie d'eau par un cintre en charpente, mais il ne fallut pas 10 ans avant que cet ouvrage en bois de sapin ne soit entièrement pourri. On prit alors le parti de bâtir une voûte en maçonnerie dans la plus grande partie de ce passage souterrain. Mais il était impossible de réaliser une construction



Fig. 2 : Le tunnel de Malpas et sa banquette utilisée autrefois au tirage des barques

C'est ainsi que fut créé le premier tunnel jamais percé pour un canal de navigation. L'ouvrage fait 165 m de long, 10 m de large et 9 m de haut. Sur le côté nord-ouest, une banquette de 1,30 m servait autrefois au tirage des barques, elle permet maintenant aux touristes de le parcourir à pied (fig. 2).

Cependant, dans la durée, les qualités mécaniques de la roche du Malpas s'avèrent médiocres. Le jeu

dont l'extrados soit directement au contact des terrains formant le plafond. On fit alors soutenir ceux-ci par 30 arcs-diaphragmes en pierre de taille, épais d'un mètre environ et espacés de trois. Et dans les intervalles entre ces arches on construisit des voûtes, elles aussi en pierres de taille. Au sommet de chacun des arcs on laissa une petite ouverture qui permet d'aller au-dessus des voûtes pour les inspecter et faire les réparations nécessaires (fig. 3).

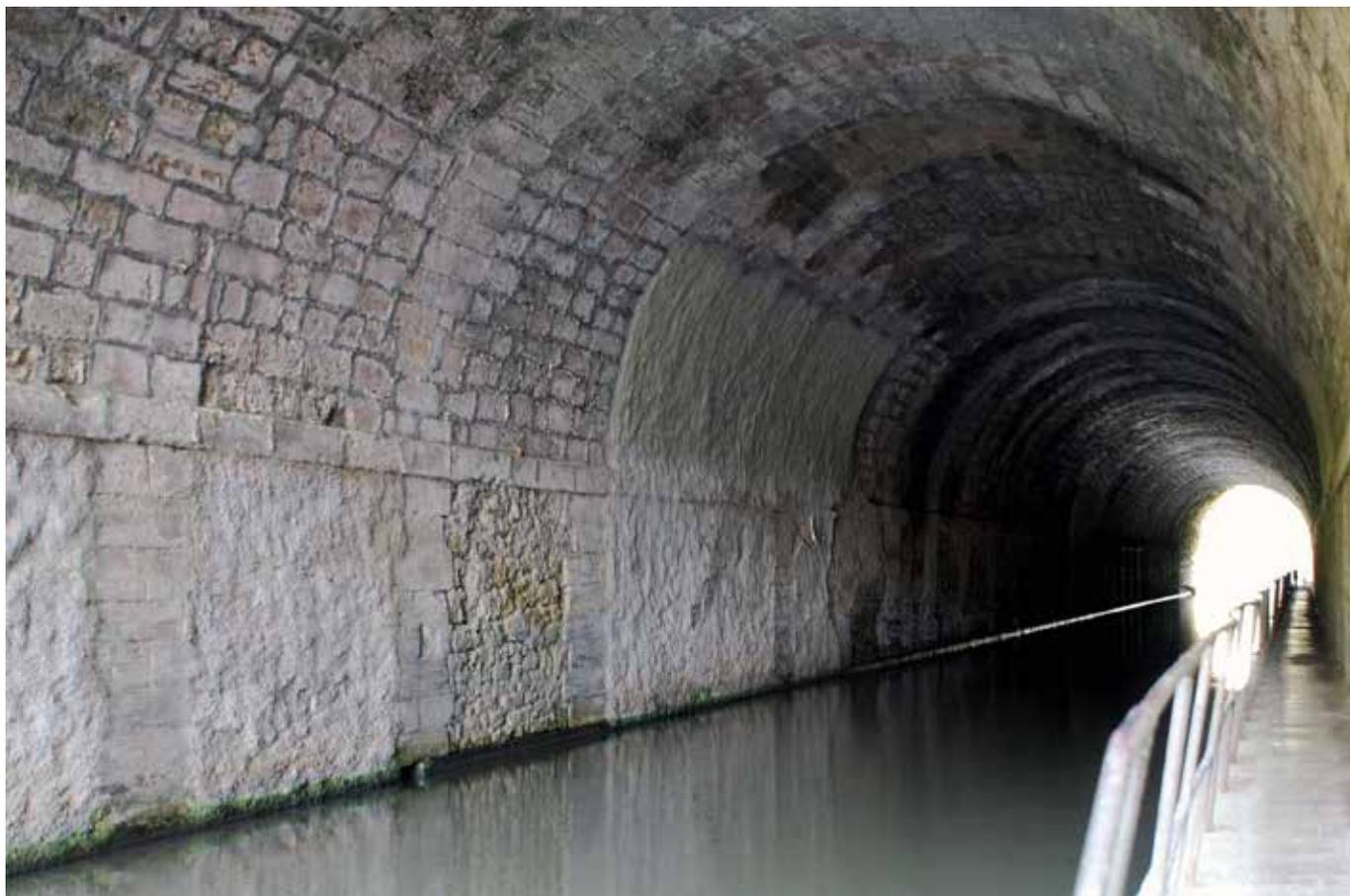


Fig. 3 : Les arches et les voûtes du tunnel

L'HISTOIRE de ce tunnel illustre l'extraordinaire ténacité de Riquet. Il ne faut pas croire que cet homme était buté : il savait écouter, et quand, affronté à un problème, il trouvait une solution meilleure que la sienne il n'hésitait pas à l'adopter, mais quand il était convaincu d'avoir raison alors il allait jusqu'au bout, quitte à employer la ruse. Cet épisode, qui se déroula en novembre 1679, fut le dernier coup d'éclat de Riquet. Il avait 70 ans et il allait mourir dix mois plus tard, épuisé par sa tâche, par les soucis incessants que lui causait le financement de ses travaux et par le paludisme qui le terrassait périodiquement. La première mise en eau du canal dans son intégralité aura lieu seulement 6 mois après sa mort et il sera ouvert définitivement à la navigation trois ans après.