



L'ÉCLUSE DE GAILHOUSTY



Sur le canal de Jonction à Sallèles-d'Aude, un exemple d'aménagement du territoire sous l'Ancien Régime.

Jean-Michel SAUGET
Conservateur en Chef Honoraire du Patrimoine
Inventaire Général



Sommaire

Page 4	Le Canal de Jonction
Page 8	L'Epanchoir de Gailhousty
Page 10	Un ensemble monumental de qualité et un modèle d'architecture classique
Page 13	Conclusion
Page 14	Bibliographie
Page 15	Notes

Les Amis des Musées de Narbonne

7, rue Rouget de l'Isle (Horreum) 11100 NARBONNE

Tél./Répondeur : 06 84 73 31 54

Site : www.amisdesmusees-narbonne.org

Permanence au local : le 1er jeudi de chaque mois de 15h à 17h.

L'écluse de Gailhousty est la dernière écluse placée sur le canal de Jonction qui relie le canal du Midi, au nord, à Narbonne puis Port-la-Nouvelle, au sud, via la traversée de l'Aude et le canal de la Robine. Le site associe sur le même emplacement deux ouvrages distincts :

- d'une part l'écluse proprement dite avec son pont routier*, qui permet au canal de rejoindre l'Aude,
- d'autre part, une maison de service placée sur un épanchoir qui alimente le canal d'atterrissement, appelé aussi "la Saignée", et apporte à l'étang de Capestang les limons nécessaires au projet de remblaiement de cette dépression naturelle, autrefois reliée à la mer.

La composition formée par l'écluse, le pont, la maison et l'épanchoir placés en rive gauche, constitue un ensemble monumental des plus aboutis qui témoigne du savoir faire du maître d'œuvre et affirme également la puissance du maître d'ouvrage, la Province de Languedoc. L'ajout du bassin de Radoub n'a pas dénaturé la composition initiale. La construction du canal de Jonction met fin à plus d'un siècle d'incertitude concernant la liaison Narbonne - canal du Midi. C'est certainement l'une des dernières grandes opérations d'aménagement du territoire mise en œuvre par les Etats de Languedoc durant l'Ancien Régime.

** Le bassin de radoub n'existe pas dans le projet initial, il est aménagé au milieu des années 1970, lors de la mise au « gabarit Freycinet » des écluses du canal de Jonction.*



Fig.1 L'écluse offre un cadre monumental singulier avec les murs de terrasses et le pont flanqué de ses quatre degrés convexes et l'épanchoir dont le fronton émerge au-dessus du tablier du pont. La partie rectiligne des bajoyers du sas correspond à la "mise au gabarit Freycinet" des années 1970.

Le canal de Jonction

Comme son nom l'indique, il s'agit d'un ouvrage reliant le canal du Midi à l'Aude pour desservir ensuite Narbonne par le canal de la Robine qui débouche dans le fleuve à l'écluse de Moussoulens. Les travaux ont été dirigés par Bertrand Garipuy en sa qualité de directeur des travaux du canal du Midi et de directeur des travaux publics du Languedoc, entre 1775 et 1780; ils ont été entièrement financés par les Etats de Languedoc, présidés alors par Monseigneur Dillon, archevêque de Narbonne. Dans le projet imaginé par Pierre Paul Riquet et estimé par le chevalier de Clerville, le Canal du Midi, ancien Canal Royal de Languedoc, devait traverser l'Aude à Trèbes, suivre de loin le fleuve sur sa rive droite avant de le retraverser au niveau de Puichéric. Le canal suivait ensuite l'Aude sur quelques kilomètres puis s'en écartait pour rallier le secteur de Saint-Marcel, vers le Somail, où l'ouvrage se dirigeait ensuite de nouveau vers l'Aude qu'elle devait traverser près de sa confluence avec la Cesse pour gagner l'écluse de Moussoulens, sur la rive droite* où le niveau d'eau était surélevé par un barrage érigé au XVème siècle pour desservir un moulin. De là, le canal devait emprunter un bras mort du fleuve, la Robine. Face à des difficultés renouvelées, Pierre Paul Riquet choisit dès 1670 de s'écarter de la ligne retenue par le chevalier de Clerville dans son devis de 1668. Il choisit un tracé qui rejoint directement Béziers en suivant une courbe de niveau légèrement supérieure à 32 m d'altitude.

**Le tracé du canal a été publié en 1669 par François Andreossy, l'adjoint, dessinateur et cartographe de Pierre Paul Riquet. Cf : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b77113963/f1.item>*



Fig.2 Le bassin de Radoub et l'épanchoir.

Ce faisant, il se confronte à des difficultés techniques importantes comme le franchissement la Cesse aux confins de Mirepeisset et de Sallèles, de la colline du Malpas (Nissan-Colombiers, dans l'Hérault) en creusant le premier tunnel de navigation en France et enfin, en arrivant en face de Béziers à Fonsérannes, il construit la plus grande échelle d'écluses de l'époque pour rattraper l'Orb en dix écluses : huit pour l'échelle et deux autres après le port Notre-Dame. Le choix de Riquet a laissé Narbonne en dehors du nouveau circuit commercial mais le projet de canal de Jonction existe toujours bien que rien ne se fasse durant les travaux du canal principal inauguré en 1681.

En 1684, Vauban est missionné pour inspecter le canal et proposer des solutions qui assureront la pérennité de l'ouvrage menacé de comblement par les alluvions charriés par les ruisseaux traversés par l'ouvrage*. Vauban propose la construction de 49 aqueducs et ponts-aqueducs, dont celui sur la Cesse. En même temps, il reconnaît la nécessité de construire le canal de Jonction vers Narbonne, afin de rallier la Robine dont l'aménagement commence dès 1685 avec la construction de l'écluse de défense de Moussoulens qui protège également Narbonne des débordements de l'Aude. La Robine est un ancien cours de l'Aude resté en eau grâce aux crues du fleuve. Le bras mort est aménagé et trois écluses en régulent le débit.

** Le système de crible par des cales, imaginé par Riquet n'a pas fonctionné : les bassins ou cales destinés à piéger les sédiments se trouvant sans cesse comblés par les apports.*

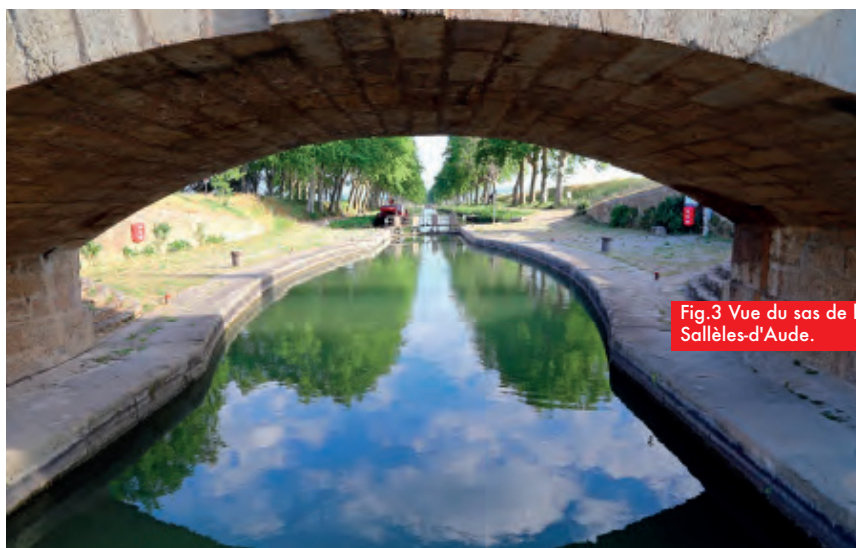


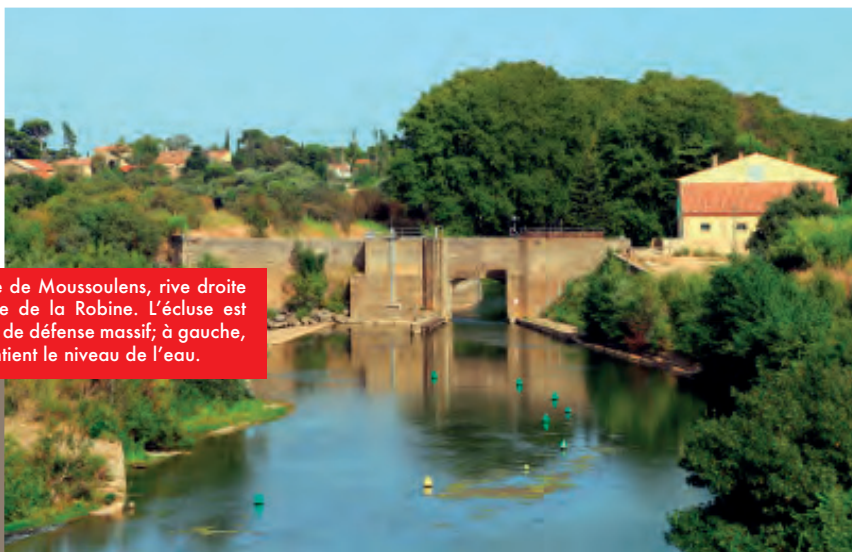
Fig.3 Vue du sas de l'écluse en direction de Sallèles-d'Aude.

En 1686 un arrêté royal ordonne la construction du canal de Jonction mais les travaux ne commencent qu'en 1690. Le tracé du canal prévu devait se détacher du canal du Midi à proximité du port du Somail construit par Riquet et gagner l'Aude par la rive droite de la Cesse suivie à distance. Mais les années passent et rien ne se fait, l'administration du canal rechignant à financer un projet qu'elle juge trop dispendieux et peu intéressant. Pendant un siècle, le commerce avec Narbonne se fera par transport routier jusqu'au Somail, occasionnant dépenses supplémentaires et soucis fréquents car la route directe est mauvaise.

Au XVIIIème siècle, l'archevêque de Narbonne, Monseigneur Dillon, président-né des Etats de Languedoc, fait voter les crédits nécessaires à la construction du nouveau canal de Jonction qui s'inscrit en droite ligne dans les projets de d'aménagement du territoire où la rénovation complète du réseau routier joue un grand rôle. La Province affirme dans cette politique ambitieuse sa puissance publique et sa richesse. La réalisation du canal de Jonction est confiée à Bertrand Garipuy, alors directeur des travaux publics de la sénéchaussée de Toulouse, depuis 1772.

Il sera nommé au même poste pour la sénéchaussée de Carcassonne en 1776, assurant ainsi la charge pour l'ensemble de la Province. Comme son père, il est également directeur des travaux du canal du Midi, ce qui justifie sa nomination à la tête du chantier.

Fig.4 Vue de l'écluse de Moussoulens, rive droite de l'Aude, à l'entrée de la Robine. L'écluse est protégée par un mur de défense massif; à gauche, la chaussée qui maintient le niveau de l'eau.



Il modifie sensiblement le projet primitif pour le faire passer sur la rive gauche de la rivière. Le canal se détache de l'ouvrage principal à plus de 600 mètres en aval du pont-aqueduc de Cesse et rejoint, selon un tracé presque rectiligne, l'Aude 5 km plus loin. La dénivellation de 23 m est rachetée par sept écluses, dont une double à Sallèles-d'Aude, modifiée en sas unique lors de la mise au "gabarit Freycinet" dans les années 1970.

L'écluse de Gailhousty est la dernière avant la confluence. Garipuy a repris la typologie des écluses conçues par Riquet, avec leurs bajoyers courbes mais il complète les écluses de Truilhas, des Argeliers et de Sallèles d'un pont routier placé à l'extrémité aval de l'ouvrage, protégé par la plate-forme du sas.

Le tablier du pont, horizontal et soutenu par une voûte en arc segmentaire, est flanqué d'ailes curvilignes élégantes dont le style tranche sensiblement avec les réalisations antérieures, de tradition médiévale dont le pont du Somail représente l'archétype (arche étroite et dos d'âne prononcé). L'écluse de Gailhousty, également équipée d'un pont de plan différent, est complétée par le bâtiment de l'épanchoir.



Fig.5 L'écluse des Argeliers, en amont de Sallèles-d'Aude : le pont occupe la partie basse de la plate-forme de l'écluse qui le protège des affouillements de l'eau lors des vidanges du sas.

L'épanchoir de Gailhousty

La construction de cet ouvrage hydraulique s'inscrit dans une autre opération d'aménagement du territoire qui concerne l'assèchement de l'étang de Capestant. Il s'agit d'un ancien golfe marin qui débouchait vers le large au niveau de Vendres. L'ensablement de la côte puis le détournement de l'Aude au milieu du XIV^e siècle, lors d'une crue exceptionnelle, ont largement contribué à couper le débouché maritime de l'étang de Capestant dont les eaux salées jusqu'à la fin de la période médiévale autorisaient la présence de marais salants appartenant à l'archevêque de Narbonne*. Au XVII^e siècle, l'étang lui appartient toujours et des tentatives d'assèchement du marais sont entreprises dès 1608. La faible pente et les inondations successives de l'Aude font capoter le projet après 1613. Une nouvelle tentative en 1667 permet d'assécher quelques terres sur lesquelles sont installées des métairies mais la situation reste fragile car elles sont toujours menacées par les débordements de l'Aude. Une dernière crue ruine une partie des travaux en 1707 et plus rien ne se fait pendant un demi-siècle. En 1746, un édit de Louis XV attribue l'étang de Capestant aux Etats de Languedoc mais rien ne se fait avant 1766 : les travaux d'assèchement sont confiés à François Garipuy (père de Bertrand Garipuy), directeur des travaux publics de la sénéchaussée de Carcassonne. Mais, au lieu d'assécher l'étang, l'idée de le combler se fait jour au début des années 1770 : il suffirait de profiter des crues de l'Aude et de détourner une partie de l'eau chargée de limon vers la dépression. Cependant le projet est soumis à la réalisation du canal de Jonction.

* FERRAS-SAUGET, 2011



Fig.6 L'épanchoir de Gailhousty lors d'une petite crue en décembre 2003 : le bassin de Radoub est sous les eaux qui recouvrent les vannes et les portes d'écluses.

Garipuy prévoit la construction d'un épanchoir à 15 vannes qui prendra l'eau de l'Aude à Gailhousty, dans le bief de jonction du canal, pour la jeter dans un canal d'atterrissement, long de 7,4 km qui rejoint l'étang au sud de Montels*.

Bertrand Garipuy, successeur de son père François, est en charge des travaux dont la conception revient certainement à son père. Le creusement du canal d'atterrissement de "la Saignée" est réalisé entre 1774 et 1778, immédiatement suivi par la construction de l'épanchoir de Gailhousty. Les plans et relevés du projet conservés dans les archives du canal du Midi, à Toulouse**, montrent que l'écluse et l'épanchoir s'inscrivent dans un même projet global attribué à François Garipuy***. En 1782, les vannes de l'épanchoir sont ouvertes et, l'année suivante, une quarantaine d'hectares sont déjà disponibles à la culture, une soixantaine en 1787.

Malheureusement la Révolution va interrompre les travaux, les Etats disparaissent et l'archevêque perd la propriété de l'étang qui sera donné à la 9ème cohorte de la Légion d'Honneur par Napoléon Ier.****

* FERRAS-SAUGET, 2011

** Direction territoriale Sud-Ouest de Voies navigables de France, Port Saint-Etienne, Toulouse

*** ADGÉ et al. *Le canal royal de Languedoc*, 2009.

**** FERRAS-SAUGET, 2011. *D'autres projets verront encore le jour au XIXe siècle mais l'épanchoir de Gailhousty ne sera jamais remis en service pour ce faire. Il ne conserve qu'un rôle d'écrêteur de crue lors d'inondations importantes.*



Fig.7 Le canal d'atterrissement en aval de la voie de chemin de fer.

Un ensemble monumental de qualité et un modèle d'architecture classique

Le site s'inscrit à l'intérieur des deux digues latérales de protection en terre, destinées à repousser les eaux des crues du fleuve. Deux grands murs de soutènement droits et parallèles limitent une plate-forme dans laquelle s'inscrit le bassin de l'écluse construit selon le plan adopté par Riquet : les bajoyers du sas, en pierre de taille, suivent un tracé curviligne prévu pour mieux résister aux poussées des terres.

A l'extrémité, mais avant la porte d'écluse aval, est construit un pont routier qui enjambe les bajoyers. Contrairement aux trois autres ponts existants, celui-ci possède des ailes rectilignes reposant sur des culées droites légèrement saillantes, flanquées de part et d'autre de quatre degrés convexes, escaliers disposés en quart de cercle et en quart de cône dans les angles formés par le pont et les murs de soutènement.

La position du pont en amont de la porte basse diffère également des autres ponts qui, eux, se trouvent placés après la porte basse tout en restant sur la plate-forme de l'écluse, disposition justifiée par la présence des degrés et du bâtiment de l'épanchoir. Celui-ci borde un sas protégé à l'origine par une porte de défense contre les crues de l'Aude : les vantaux ouvraient vers le fleuve et devaient contenir ses eaux en crue.

L'installation du bassin de radoub en a modifié le rôle qui devient celui d'une porte basse d'écluse pour permettre de remplir le bassin quand le batelier désire mettre son bateau en cale sèche.

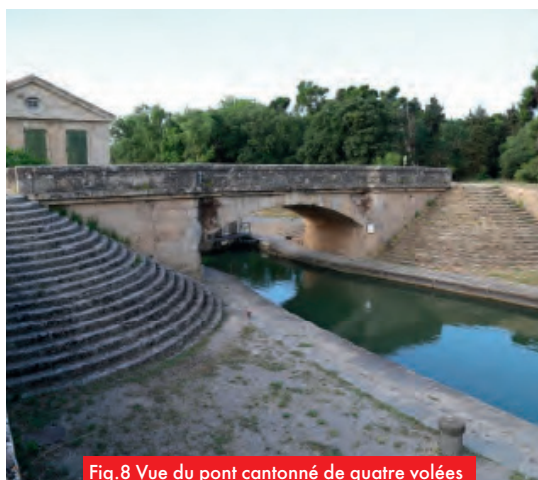


Fig.8 Vue du pont cantonné de quatre volées d'escalier en quart de cône.

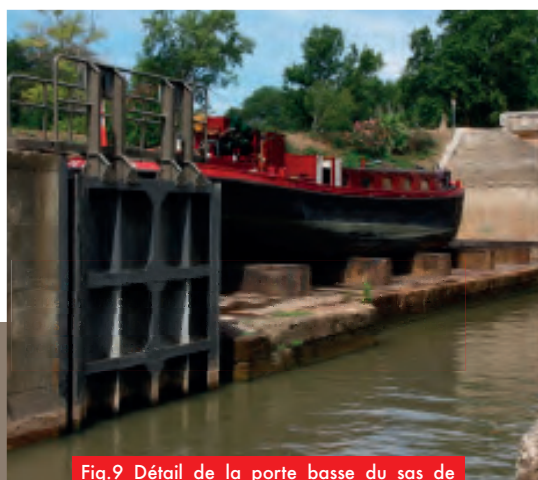


Fig.9 Détail de la porte basse du sas de l'épanchoir.

Vu depuis le canal, le bâtiment de l'épanchoir se présente à la façon d'un temple romain installé sur un podium massif dont les petits côtés sont biaïs. Côté canal, le soubassement, qui abrite les vannes, présente une alternance de pleins et de vides ménagée par une série de 16 piliers droits entre lesquels ouvrent les 15 vannes. La façade opposée ouvre sur le canal d'atterrissement par une série de cinq arcades en plein-cintre soutenant le chemin pavé et le bâtiment. Sous les voûtes du pont ouvrent les vannes de l'épanchoir, groupées par trois. La forme des arcs diffère de celle dessinée sur le projet de Garipuy*, peut-être faut-il voir dans ce changement une intervention de Bertrand Garipuy, le maître d'œuvre. Sur le soubassement est construite une maison de service du canal destinée aux logements du garde de l'épanchoir et du garde de l'écluse. Le traitement de ce bâtiment fonctionnel en un modèle d'architecture classique est étonnant. Le bâtiment est séparé de son soubassement par un épais cordon horizontal qui ceinture l'édifice sur trois côtés et se retrouve à la base du parapet du chemin côté rigole. Vue depuis le canal, la façade du bâtiment, avec son soubassement rythmé par les piliers affiche une monumentalité certaine. Côté rigole, la présence du pont limite l'élévation à celle du bâtiment de service, il faut descendre au niveau de la rigole pour apprécier la véritable majesté de l'ensemble. Les deux façades sur murs gouttereaux sont rythmées par cinq travées dont les baies possèdent un encadrement à crossettes en saillie.

* ADGÉ et al. *Le canal royal de Languedoc*, 2009, p. 129 : sur le dessin des élévations, des arcs segmentaires soutiennent le chemin et le bâtiment.



Fig.10 Vue du soubassement et des arcades abritant les vannes.

Sur les deux façades placées sur les murs gouttereaux, la corniche et le toit à long-pans sont interrompus au niveau de la travée centrale, par un fronton triangulaire soutenu par deux pilastres peu saillants placés de part et d'autre de la travée axiale. Le blason des Etats de Languedoc y côtoie celui de Monseigneur Dillon, archevêque de Narbonne, président des Etats et initiateur du projet. Des allégories de la voie d'eau (?), du commerce et de l'agriculture (corne d'abondance, palmes) sont placées de part et d'autre des armoiries. Si les reliefs du fronton surplombant le canal demeurent inachevés, c'est encore plus marqué sur l'autre façade où les armes ne sont pas figurées. Côté canal, la travée centrale est occupée par un large panneau mouluré, peut-être destiné à accueillir une inscription.

Les façades sur les murs pignons sont également traitées avec soin. Le soubassement aveugle, surmonté de son cordon semi-cylindrique, supporte une façade rythmée par trois baies à chambranle à crossettes et sommée d'un fronton triangulaire percé d'un oculus.

L'autre façade latérale est traitée de la même manière, la hauteur libre du soubassement lui assure un plus grand développement coupé cependant par un escalier droit desservant la porte d'écluse basse.



Fig.11 Vue de détail de la travée centrale, côté canal.



Fig.12 Façade sur pignon de l'épanchoir.

Conclusion

Le canal de Jonction et le canal d'atterrissement témoignent de la politique ambitieuse des Etats de Languedoc, engagés depuis quelques années dans une politique d'aménagement de la Province revendiquée et assumée par ses représentants et plus particulièrement par son président-né, l'archevêque de Narbonne, Monseigneur Dillon.

Cette politique est d'autant plus remarquable qu'elle a pris le contrepied de celle proposée par les Etats au XVIIème siècle, quand ils se montraient plus que réticents à s'engager financièrement dans l'aventure du canal du Midi initié par Pierre Paul Riquet, soutenu par Colbert et le Roi Soleil.

Avant la Révolution, la Province a pris en main sa politique territoriale de mise en valeur et assuré financièrement la réussite de ses projets. Son réseau routier a été complètement rénové et son intérêt pour les questions économiques lui ont permis de s'investir à fond dans le projet du Canal de Jonction.



Fig.13 Façade latérale du bâtiment de service ouvrant sur le pont.



Éléments de bibliographie

ADGÉ Michel, DELVIT Philippe, MARCONIS Robert, MARFAING Jean-Loup, VANNIER Samuel. Le Canal Royal de Languedoc le partage des eaux. Portet-sur-Garonne : éditions Loubatières, 2009, 241 p.

FERRAS Catherine, SAUGET Jean-Michel. Capestang Histoire et inventaire d'un village héraultais. Montpellier: Contrepoint, 2011, 200 p.

Crédit photographique : Jean-Michel Sauget.

Notes



A series of horizontal dashed lines for taking notes.



Notre association, les Amis des Musées de Narbonne, a pour objet de protéger, défendre, accroître, faire connaître et aimer les musées de Narbonne mais aussi l'ensemble du patrimoine ancestral ou inédit du territoire Narbonnais.

Nos activités, notre bulletin, notre site internet sont les leviers pour informer et communiquer largement sur l'actualité des musées de Narbonne et créer des liens.

Notre association s'efforce également, dans la mesure de ses moyens, d'avoir une action de mécénat.



Association
des Amis de Musées
du Languedoc Roussillon



Association affiliée à



Prix : 4€