

Les « Ponts Jumeaux » à Toulouse

A la jonction des canaux

Au 17^e siècle, le souhait de pouvoir acheminer les marchandises en toute sécurité entre l'océan Atlantique et la Méditerranée en évitant le contournement de la péninsule ibérique n'est pas nouveau. La Méditerranée entre Espagne et Afrique est aux mains des pirates et les armateurs ont le choix entre voir les cargaisons dérobées ou bien payer les Espagnols pour assurer la sécurité de leurs navires.

Lorsqu'en 1662 Pierre-Paul RIQUET présente à Colbert son projet de canal joignant la Garonne à la Méditerranée, il sait que de précédents projets ont été rejetés car jugés peu fiables sur leur capacité à maintenir en eau une aussi longue voie navigable. Contrairement aux autres RIQUET n'est pas ingénieur, Il est fermier général de la Gabelle du Languedoc et fournisseur des armées du roi pour la Cerdagne et le Roussillon. C'est un homme riche, âgé d'un peu plus de cinquante ans (il est né à Béziers, probablement le 29 juin -jour de St Pierre et Paul – 1809 ?). Il est installé à Revel ce qui lui a permis de faire une étude très détaillée de la Montagne Noire et, en fin observateur, de proposer une alternative originale pour résoudre le manque d'eau sur le versant méditerranéen. Cela consiste à capter l'eau des rivières de la Montagne Noire et à la stocker dans des bassins artificiels (dans la pratique il n'y en aura qu'un seul : celui de St Ferréol) et ensuite, au moyen de rigoles, d'alimenter le canal en eau jusqu'au Seuil de Naurouze qui est le point le plus élevé du canal (60 m plus haut que la Garonne à Toulouse).

Louis XIV accepte l'idée et en 1662, par décret royal, Riquet se voit confier la construction du canal royal de Languedoc qui deviendra le canal du Midi après la Révolution.

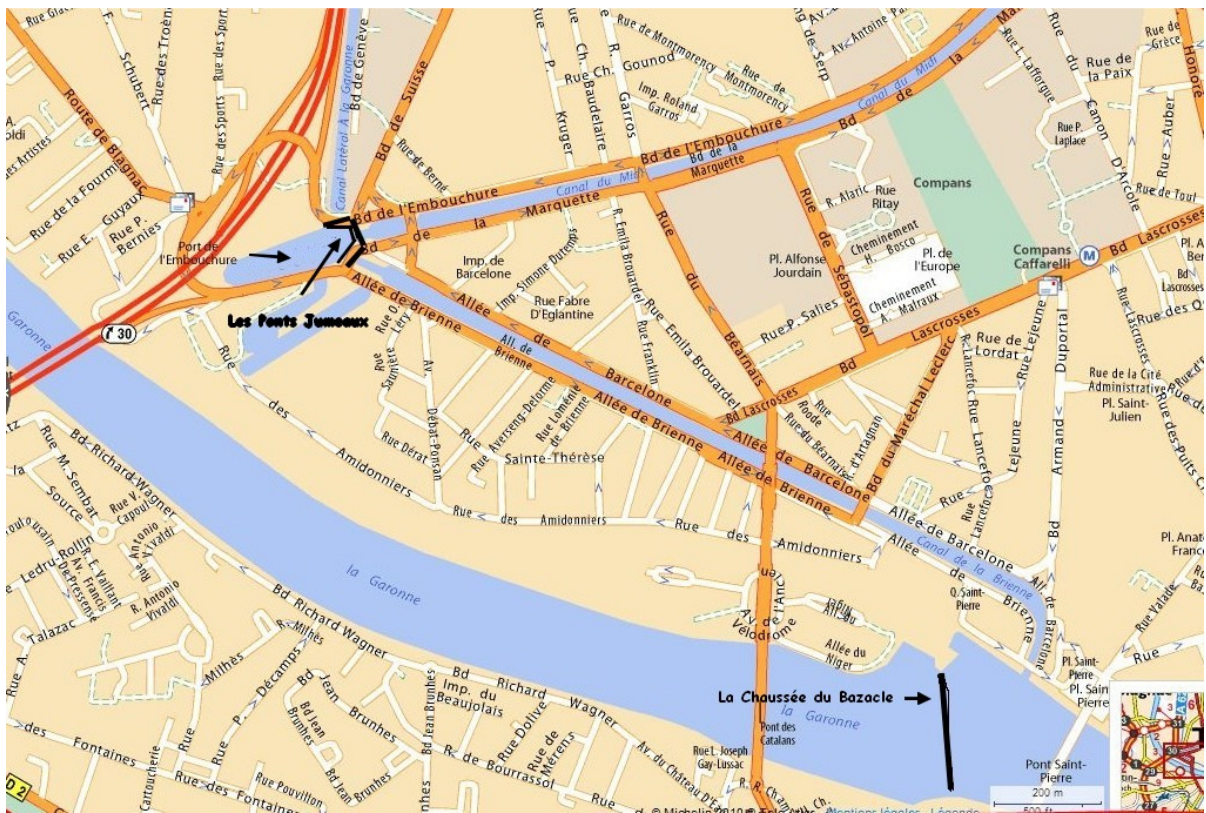
Outre cette difficulté majeure, Riquet doit également relever deux autres défis que sont les extrémités du canal. Vers la Méditerranée, il imagina à Agde une écluse ronde à trois portes pour communiquer avec le fleuve l'Hérault et l'étang de Thau. Mais à Toulouse il doit prendre en compte l'écueil constitué par la « Chaussée du Bazacle » et n'a pas d'autre solution que de réaliser la jonction du canal et de la Garonne en aval de la Chaussée, c'est à dire au nord de Toulouse.

Les bateaux qui naviguaient sur la Garonne ne pouvaient emprunter le canal et réciproquement. Il était donc impératif d'aménager un plan d'eau à la jonction du canal et du fleuve afin de pouvoir transborder et éventuellement stocker des marchandises, ce qui fut fait avec le « Port de l'Embouchure » dont la construction débute en 1670. Afin de se déplacer d'un bord à l'autre du port, un pont fut construit sur le canal, le Pont du Petit Gragnague.

RIQUET décède le 1^{er} Octobre 1680 à Toulouse avant la mise en service de son canal en 1682. On va très vite s'apercevoir que certains petits ports qui desservait le centre de Toulouse (Garaud, Daurade, St Pierre), donc situés en amont du Bazacle étaient exclus de l'activité du canal. Loménie de Brienne, archevêque de Toulouse et président des Etats du Languedoc finança le creusement d'un canal de 1,7 km pour contourner le Bazacle entre le Port de l'embouchure et la Garonne. Il en confia la réalisation à l'architecte Joseph-Marie de Saget . Ce canal appelé « canal St Pierre », fut mis en service en 1776 presque un siècle après le canal du Midi. Il deviendra le « canal de Brienne » en hommage à son fondateur . Le Port de l'Embouchure fut donc élargi à la confluence des deux canaux et le pont du Petit Gragnague démolit et remplacé par deux ponts identiques : les « Ponts Jumeaux ». Entre les deux ponts fut réalisé un bas relief par François Lucas professeur à l'Académie Royale.

Lorsqu'en 1838 les travaux du canal latéral de Garonne devant relier Toulouse à Castets en Dorthes (50 kms avant Bordeaux) furent décidés, il était logique que la jonction avec le canal du Midi se fasse au Port de l'Embouchure. Pour cela il fut élargi et un troisième pont fut construit au dessus du canal de Garonne, identique aux deux précédents, mais le terme « Pont Jumeaux » fut conservé alors qu'il y en a trois !





Dans les années 1970, à la construction de la rocade de Toulouse, le Port de l'Embouchure fut fermé côté fleuve. Les eaux de la Garonne rejoignent toujours le bassin mais par un canal souterrain.