

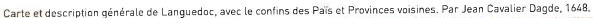
AAAEXES

Compléments patrimoniaux

L'ENVIRONNEMENT DU CANAL DU MIDI AUTOUR D'AGDE

Synthèse des données historiques

On peut voir sur le tracé du Canal du Midi de nombreux épanchoirs et déversoirs permettant d'évacuer les eaux excédentaires du canal. On trouve à Agde près de l'écluse ronde un aménagement singulier qui, au contraire, collecte les eaux inondant la plaine de l'Hérault pour les reverser dans le canal. Avant la construction du canal ces eaux s'écoulaient par l'intermédiaire de fossés et de ruisseaux vers les verdisses. Le canal est venu perturber ce système, formant un véritable barrage coupant le lit majeur de l'Hérault. Le problème a été résolue par la création d'un petit ouvrage recueillant les eaux des fossés et du rec Dauby et les déversant dans le canal. La route aménagée en chaussée, au milieu de la plaine à la fin du XVIIIe siècle, permet encore aujourd'hui d'utiliser le collecteur aménagé dès la construction du canal.







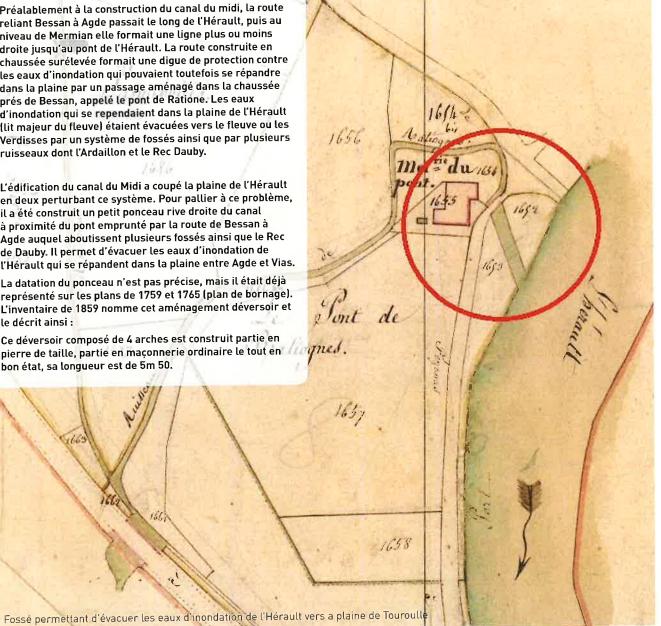
Exutoire

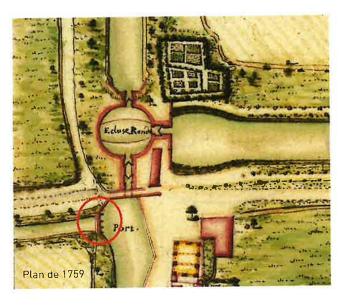
Préalablement à la construction du canal du midi, la route reliant Bessan à Agde passait le long de l'Hérault, puis au niveau de Mermian elle formait une ligne plus ou moins droite jusqu'au pont de l'Hérault. La route construite en chaussée surélevée formait une digue de protection contre les eaux d'inondation qui pouvaient toutefois se répandre dans la plaine par un passage aménagé dans la chaussée prés de Bessan, appelé le pont de Ratione. Les eaux d'inondation qui se rependaient dans la plaine de l'Hérault (lit majeur du fleuve) étaient évacuées vers le fleuve ou les Verdisses par un système de fossés ainsi que par plusieurs ruisseaux dont l'Ardaillon et le Rec Dauby.

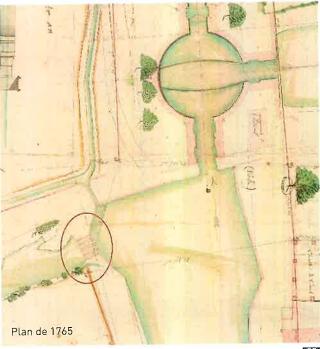
L'édification du canal du Midi a coupé la plaine de l'Hérault en deux perturbant ce système. Pour pallier à ce problème, il a été construit un petit ponceau rive droite du canal à proximité du pont emprunté par la route de Bessan à Agde auquel aboutissent plusieurs fossés ainsi que le Rec de Dauby. Il permet d'évacuer les eaux d'inondation de l'Hérault qui se répandent dans la plaine entre Agde et Vias.

La datation du ponceau n'est pas précise, mais il était déjà représenté sur les plans de 1759 et 1765 (plan de bornage). L'inventaire de 1859 nomme cet aménagement déversoir et le décrit ainsi :

Ce déversoir composé de 4 arches est construit partie en pierre de taille, partie en maconnerie ordinaire le tout en bon état, sa longueur est de 5m 50.







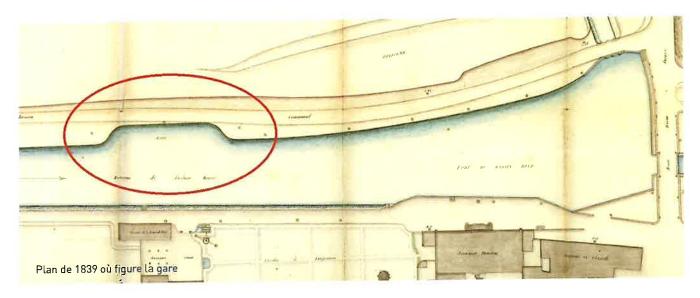
Exutoire

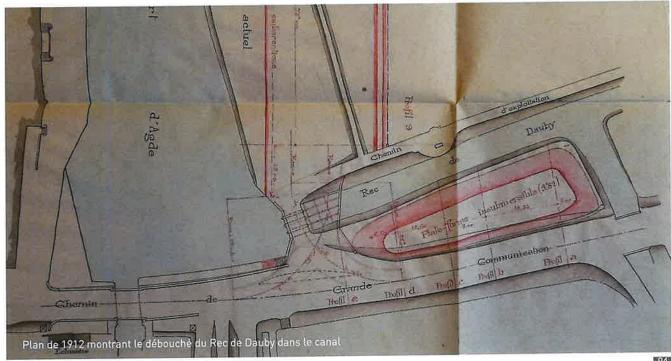
Au XIXème siècle et au début sur siècle suivant, le domaine de Mermian est touché régulièrement par les crues ; notamment celle de 1907. Son propriétaire, le baron Desprès, décide alors de faire construire une digue de protection entre le fleuve et la route en amont de sa propriété. Cette nouvelle digue modifie la répartition des eaux dans la plaine qui se concentreront à l'ouest de la route d'Agde à Bessan.

En 1912 ; il est envisagé de modifier le déversoir qui n'offrirait pas une largeur suffisante pour permettre l'évacuation des eaux d'inondation. Il est proposé de supprimer les quatre piles de pierre et de remplacer le dallage par un tablier métallique.

Il est objecté qu'en cas de crue du Rec de Dauby et des fossés avoisinant l'amas de branchages qui se formait en amont du ponceau, se formerait sous le nouveau tablier et qu'il serait beaucoup plus difficile de l'enlever.

D'autre part, les piles du ponceau retardent l'écoulement de crue dans le port d'Agde et atténuent la violence du courant dans le port. Au contraire la suppression des piles accentuerait la violence du courant qui générait les embarcations garées dans le port situé à proximité. Il s'agit d'une échancrure aménagée dans la rive du canal appelée gare. Elle pouvait accueillir plusieurs barques à l'amarrage. Cet aménagement ne figure pas sur les plans du 18ème siècle et préfigure le port fluvial actuel aménagé à son emplacement. Suite à ces remarques, le ponceau n'est pas modifié.





La route d'Agde à Bessan

Conçue comme une chaussée surélevée, il protégeait la plaine de Touroulle des grosses crues du fleuve ne laissant passer l'eau limoneuse que par un passage aménagé au niveau du pont de Ratione, du côté de Bessan. Le nouveau chemin, porté par une levée de terre, doit adopter un tracé rectiligne coupant en deux la plaine de l'Hérault.

Le projet ne fait pas l'unanimité et de nombreuses voix discordantes se font entendre. Les habitants de Bessan par l'intermédiaire de leurs consuls, le duc d'Uzés, le chapitre d'Agde ainsi que les nombreux propriétaires de terrains sur lesquels la nouvelle route doit passer manifestent leur opposition au projet.

Certains demandent que le vieux chemin soit maintenu afin de conserver les meilleures terres cultivables de la région intactes. Le duc d'Uzès perdrait plus de 40 sétérées de terre dont son fermier retire 75 livres de revenu par sétérées! Le nouveau chemin évitant le port de Bessan entrainerait sa disparition.

D'autres avancent que la partie comprise entre le nouveau chemin et la rivière devra contenir toutes les eaux qui avant s'étendaient dans toute la plaine, privant une partie des terres du limon du fleuve. Ils proposent de faire des ponts dans la nouvelle chaussée afin de favoriser la circulation des eaux d'inondations dans l'ensemble de la plaine.

Le chapitre indique que par la nouvelle route son domaine de Mermian serait menacé par les inondations. Il souligne aussi le rôle des limons du fleuve pour la désalinisation des terres de la plaine. IL écrit dans son mémoire :

« La partie de cette plaine circonscrite par la rivière d'Eraut la mer et la ligne qui passe par Bessan et Vias est sans contredit la plus basse, et celle qui est le plus récemment sortie du sein des eaux, il n'y a pas vingt ans que cette terre n'étoit bonne qu'à produire du salicor. On trouve encore à un pan de profondeur le sel marin melé avec elle, qui tendant à s'exalter sans cesse la surmonta souvent et détruit la végétation ; tous les cultivateurs ont remarqué que cette partie n'avait commencé à donner des signes de fécondités qu'après avoir recu pendant bien des années les influences de innondations de l'Eraut, le limon que les eaux déposent étoit seul capable d'adoucir l'acrimonie de ce sel et tant quelle a continué à jouir de ses fréquents arrosements, tant qu'on n'a pas apposé des diques pour empêcher l'effet, cette partie de la plaine a commencé de plus en plus à devenir fertile, on a conclu de cette expérience conforme aux principes d'une saine agriculture, que si cette partie de la plaine venait jamais à être privée de la fécondité des eaux de l'Eraut elle tomberoit nécessairement en ruine, parce qu'alors le sel abondant qui y est répandu faisant sans effort pour se développer dominneroit trop puissamment sur les principes de la végétation.»

Le nouveau tracé

En 1774, Jean Lacan géomètre est chargé par Garipuy d'estimer la valeur des terrains à acheter pour la construction de la nouvelle route. L'ensemble est évalué à 25 208 livres 15 sols 10 deniers. Le duc d'Uzès propose alors un nouveau tracé qui impacte moins ses propriétés : on pourrait tirer un alignement depuis l'écluse ronde jusqu'à Mermian et prolonger ensuite dans la plaine de Touroule jusqu'à la chaussée de l'Hérault. Il est accepté par délibération de la sénéchaussée du 6 janvier 1775.

Garipuy dresse un nouveau devis. Les sieurs Stanislas Boyer et Pierre Bompar font spontanément une offre qui est agréée par l'assemblée de la sénéchaussée comme première offre des moins-dites. L'adjudication est remportée au mois de juin 1779 par Jean-Baptiste Paulet sous le cautionnement de son père Jean ménager du Crés et du sieur Dumas entrepreneur de travaux publics de Montpellier. Ils s'engagent à avoir terminé les travaux dans un délai de quatre ans, à faire l'avance de l'argent nécessaire pour la conduite du chantier et à faire travailler un nombre suffisant d'ouvriers pour tenir leur délai.

Quelques mois après l'adjudicataire et sa caution demandent à être déchargés de leur engagement. Jean-Baptiste Paulet qui n'a jamais conduit de chantier manque d'expérience. Il a proposé un prix trop bas lors de l'adjudication, de plus il ne dispose pas de la trésorerie nécessaire pour la conduite du chantier. Quant à Pierre Dumas, il a arrêté son activité depuis de longues années et s'est laissé embarqué dans cette entreprise sans en connaître réellement les tenants et les aboutissants. Leur demande est acceptée et la construction de la nouvelle route est confiée aux Sieurs Bompar et Boyer aux conditions de leur première offre.

La construction du chemin

Le nouveau chemin dont la longueur totale est de 3580 toises depuis l'écluse ronde jusqu'à la rampe servant de montée sur le causse. Dans la partie située entre l'écluse ronde et le vieux chemin du côté de Bessan, le chemin traverse la plaine de l'Hérault souvent inondée. Le devis indique :

Il est nécessaire pour en garantir le chemin de former une chaussée dans toute cette étendue, sa largeur au commencement sera de cinq toises trois pieds, ses talus d'une et demy sur un de part et d'autre et sa hauteur scavoir près de l'écluse ronde égale à celle de la rampe du pont à l'extrémité du mur d'avenue auquel est adossé l'escalier qui conduit à la banquette et à l'autre extrémité d'un pied au-dessus des parties voisines du chemin actuel qui borde la rivière, tout l'intervalle entre ces deux points sera d'un même niveaux de pente afin que la chaussée ait partout une égale hauteur.

En noir tracé de l'ancien chemin, en jaune projet de 1771, en rouge projet de 1774 réalisé



La route d'Agde à Bessan

La terre utilisée pour la construction de la chaussée prise sur place est mise en oeuvre par couches successives d'un pan de hauteur. Une fois terminées, il faut attendre une année pour que les terres se tassent et se stabilisent. Les entrepreneurs peuvent alors tailler la pente en talus qui sera stabilisée par des plantation de luzernes et foin mêlés ainsi que par des tamaris. La chaussée est ensuite empierrée puis recouverte de gravier afin d'obtenir une forme légèrement convexe. Elle est stabilisée par un accotement en forme de banquette. Un fossé placé de part et d'autre recevra les eaux d'écoulement de la chaussée. Les autres parties de la route étant au niveau du terrain naturel seront faites de manière traditionnelle avec un fossé de chaque côté de deux pieds de profondeur.

Pour favoriser l'écoulement des eaux de part et d'autre de la chaussée, il est prévu de construire quatre ponts : un pont à trois arches près de Mermian, deux de part et d'autre à une arche et un troisième dont l'emplacement n'est pas précisé. Ils seront bâtis en pierre d'Agde

Au mois de juin 1780, la partie comprise entre l'écluse ronde et Merian est pratiquement terminée. Les consuls d'Agde dépêchent deux habitants de la ville pour vérifier les ponts permettant à l'eau de circuler dans la plaine ainsi que les rampes d'accès aux terrains situés en contre-bas de la chaussée. Ils constatent qu'il manque des rampes pour accéder à la plaine depuis la chaussée. Ils demandent aussi que deux ponts supplémentaires soient construits. Leur rapport est envoyé à Garipuy qui accepte la requête.





La route d'Agde à Bessan

Les ouvrages d'art de la chaussée

Le projet de Garipuy n'avait prévu qu'un seul pont à trois arches pour la circulation de l'eau de part et d'autre de la route, face à la métairie de Mermian. Trois nouveaux ponts sont construits sur cette section de la route à la demande des consuls d'Agde. Le premier doit être bâtie immédiatement après l'écluse ronde entre le sieur Pierre Lafont et la charité Terrisse, le second au quartier de l'Eminade et le dernier près de la propriété du Sr Dauby. D'autres ponts ont été rajoutés par la suite à une date inconnue.

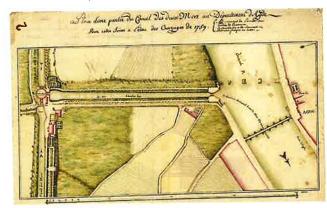
L'ensemble des ponts est construit en basalte conformément au devis dressé par Garipuy : le gros-oeuvre en moellon, le reste en pierre de taille (socle arcs, moulures, clefs...). Cependant le nombre d'arches varie d'un ouvrage à l'autre.





Le canalet-uas

Le Canalet-Bas, plan de 1759



Le canalet bas à Agde permet de relier le canal du Midi à l'Hérault. On y accède par l'écluse ronde construite en 1676. On le parcourt sur une longueur de 550 mètres. Divers aménagements liés à son embouchure, à la réparation des barques, ou au paysage font sa particularité. Embouchure du Canalet-Bas



L'embouchure du canalet bas est composée de moellons de basalte bien équarris. Deux rainures verticales sont aménagées face à face. Elles servaient à guider des poutrelles que l'on insérait entre les bajoyers et qui permettaient ainsi de former un barrage. Ce barrage était nécessaire à la montée des eaux afin que les barques puissent atteindre le chantier qui se trouvait sur sa rive gauche. La levée du barrage fera redescendre le niveau d'eau, ainsi les barques se retrouveront sur terre. Ce système est relaté dans plusieurs document.

Débouché du canalet-bas dans l'Hérault



De part et d'autre de l'embouchure deux piles en calcaire marquent l'entrée. Une quittance de 1762 mentionne la commande de M. Ribard concernant des modèles de figure en cire au sculpteur Dumas. M. Ribard comptait que les originaux soient placés sur les piédestaux. Ce projet n'a jamais abouti.

Outre la destination des piles, cette quittance nous indique qu'en 1762, ces piédestaux sont déjà en place et donc que le mur d'entrée du canalet bas est probablement lui aussi déjà aménagé. Un plan de 1759 représente la maçonnerie à cette embouchure.

Le canalet-bas

Le chantier en rive gauche du canalet bas

Ce chantier existe au moins depuis 1817. Cette date correspond aux premiers documents concernant le radoub, conservés aux archives des voies navigables de France.

Il est situé en rive gauche du canalet bas à 100 m des maçonneries qui constituent son embouchure, il permet d'accueillir deux barques à la fois. Un lopin de terre est associé au chantier sur lequel est construit un cabanon en bois qui sert à l'entrepôt des agréés.

Un aménagement réalisé en moellons de basalte le long des berges est conservé encore aujourd'hui sur une longueur de 50 m environ. A l'origine, il possédait aux extrémités un retour de chaque côté pour empêcher l'eau de s'infiltrer. Ce radoub a fonctionné jusqu'au milieu du XIXe siècle.



Plan figurant le chantier



Le canalet-bas avec le chantier, plan du début du XIXème



Le canalet-bas au début du XXème

Le canalet-bas

Le paysage du canalet bas

La carte de Chalmandrier de 1773 figure l'aménagement paysager du canalet bas. Une rangée d'arbres de part et d'autre de ce dernier est représentée. D'après cette carte, les arbres sont plantés de manière régulière.

Un document de 1778 faisant état des plantations décrit les espèces choisies, à savoir cent mûriers et deux ormeaux. Ces derniers sont mentionnés comme vieux. Les mûriers pourraient provenir de la pépinière située en bordure du canalet haut, côté Belle-Île, visible sur un plan du 18ème siècle.

En 1788 le nombre de mûriers diminue (7) au profit des ormes et ormeaux (100) on ajoute à ces espèces 149 trembles sur les francs-bords du canalet bas.

En 1859, l'état des plantations sur le canalet bas laisse paraître un remplacement total des espèces avec 341 platanes plantés en 1835, 36 peupliers plantés en 1849, 34 vernis du japon plantés en 1829, 12 ypréaux plantés en 1809 et 2 acacias plantés en 1839.

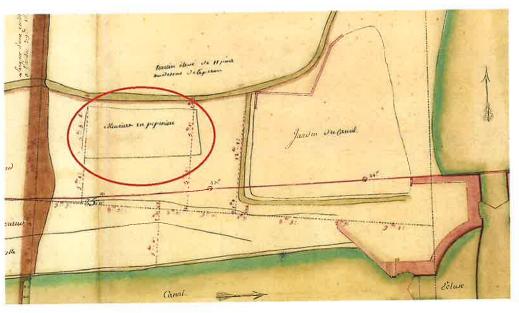
Un plan dressé en 1759, montre qu'il existe un chemin bordé par des arbres sur chaque rive du canalet bas. Sur le cadastre napoléonien (1837) le chemin s'interrompt au niveau du bassin de radoub pour repartir ensuite en direction de la ville. Il devient par la suite un simple sentier entre le chantier et l'Hérault.

Aujourd'hui, les rangées d'arbres sont organisées le long de la route de Bessan avec trois rangées parallèles. Une rangée proche de la route, une qui **borde** le chemin de halage, une en bordure de chemin. Si cet aménagement est bien régulier, la rive qauche quant à elle est marquée un aspect sauvage.

Dans le cadre du réaménagement de la trémie, les quelques éléments témoins des aménagements originels sont au minimum à conserver. Un aménagement paysager des deux berges permettrait de les mettre en valeur peut-être en restaurant la diversité arbustive. Outre le fait de remettre à l'honneur le dessin paysager originel, cette diversité d'essence contribuerait à amoindrir les méfaits d'un risque sanitaire d'une contagion semblable à celle que nous connaissons aujourd'hui avec le chancre coloré sur les platanes.



Carte de Chalmandrier 1773



Emplacement de la pépinière

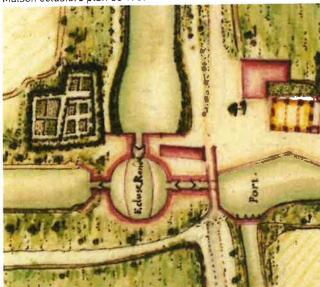
La maison éclusière

La maison éclusière est citée sur le PV de livraison des ouvrages du canal daté de 1684. Le texte indique : Y ayant proche d'icelle (écluse ronde) un bâtiment tant pour le garde qui sera ladite écluse que pour un magasin et bureau des recette. Sa forme actuelle est certainement plus récente. Elle figure sur un plan de 1759 sous la forme d'un rectangle régulier. Un appentis fermé a été ajouré à l'arrière de l'édifice à une date inconnu. Il figure sur un plan de 1853.

Maison éclusière plan de bornage de 1759



Maison éclusière plan de 1759



L'inventaire de 1859 décrit un bâtiment partagé entre l'éclusier et le cantonnier en mauvais état. Il précise :

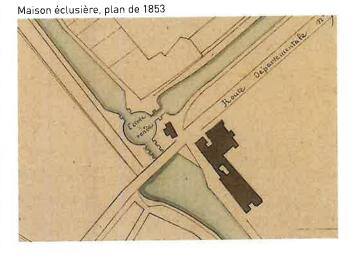
- -Ce logement se compose au rez-de-chaussée d'une cuisine carrelé et plafonnée, demi-usée ainsi que la menuiserie et les ferrures. L'escalier qui conduit au 1er étage en pierre de taille est demi usé.
- -Au premier étage est une pièce carrelée et plancher en mauvais état ainsi que la menuiserie et les ferrures.
- -L'escalier qui conduit jusques aux combles est en bois brique et plâtre en mauvais état.
- -Au deuxième étage et sous les combles se trouvent deux petits cabinets carrelés et n mauvais état.
- -La charpente et la toiture sont demis usés. A côté de la cuisine est un magasin sous les combles dont la charpente et la toiture sont usée au trois-quarts. Dans le même bâtiment se trouve le logement du cantonnier en tout semblable à celui de l'éclusier et dans le même état. La surface de ce bâtiment est de 60 m carrés.

L'édifice est probablement restauré suite à cet état des lieux comme en témoigne la forme rectangulaire des ouvertures. La porte placée au centre donne accès au vestibule et à l'escalier qui distribuent les deux appartements de la maison. La plaque directionnelle figurant au-dessus de la fenêtre centrale du deuxième étage a disparu. Ces plaques en fonte ou en tôle peinte permettaient aux bateleurs empruntant le canal de se repérer et de calculer les taxes à payer en fonction de la distance parcourue.

En principe la marchandise qui se meut doit seule payer les droits de navigation et dans la proportion des distances qu'elle a parcourues. D'où il suit que les barques vides sont libres de naviguer sans payer aucun droit.

Maison éclusière vers 1900







101

l'Hôle! Riquel

La silhouette de l'hôtel Riquet s'inscrit dans le paysage d'Agde depuis la seconde moitié du 18e siècle. Telle une maison des champs construite aux abords de la ville, l'hôtel prend l'allure d'un petit château privé en bordure du canal du Midi. Il s'agit en réalité d'un bâtiment administratif élevé par la famille Riquet-Caraman, héritière de Pierre-Paul Riquet, pour contrôler le transport des marchandises et faciliter le travail du personnel. Son appellation « hôtel Riquet » révèle le prestige du lieu, son histoire et son architecture.

L'hôtel Riquet est bâti ex nihilo sur les bords du canal du Midi à Agde à partir en 1751. Il prend place dans une guirlande de bâtiments utilitaires édifiés le long de l'ouvrage d'art depuis la fin du 17e siècle. Contrairement à ces derniers, le monument se distingue par le soin apporté à sa construction comme le révèlent sa composition sobre, sa distribution intérieure rationnelle et son ornementation classique, illustration du renouveau architectural et décoratif du siècle des Lumières.



L'hôtel Riquet, vers 1910



Vue de la façade arrière sur le jardin, vers 1910

Une architecture remarquable

A l'exception de l'ajout de deux petits corps de bâtiment de part et d'autre de l'hôtel, le monument n'a subi aucunes modifications significatives. Il surprend toujours par sa parfaite symétrie et l'uniformisation de son élévation. D'échelle modeste, l'édifice est inscrit dans un parallélépipède rectangle, n'excédant pas un étage sur rez-de-chaussée couronné d'un étage en surcroit. La façade principale sur canal, légèrement surélevée, est marquée par un avant corps central à peine saillant marqué de pilastres à refends. On accède à cet avant corps par un escalier extérieur à double volée ouvrant sur la porte d'entrée. Logée dans un arc surbaissé, la porte a conservé son imposte garnie de fer forgé et ses vantaux de bois d'origine. Au-dessus, deux consoles supportent le balcon de l'étage orné d'une grille de ferronnerie.

Signe du goût classicisant du 18e siècle, l'agrafe qui timbre la clef de la porte est laissée brute, sans décor, comme un bloc épannelé. L'ordonnance de l'avant-corps est terminée par une corniche cintrée qui fait fonction de fronton incurvé.



Détail de l'imposte de la porte et du balcon, état actuel

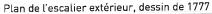


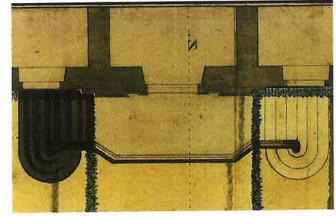
Organisée autour de cet avant corps, la façade principale de l'hôtel est rythmée par des bandeaux horizontaux et des baies organisées en travées identiques.

Aux extrémités de la façade, les chaînages sont marqués de pilastres doriques à refends, à l'image de ceux de l'avant-corps. Hormis la pierre de taille - une pierre gréseuse- réservée à l'avant corps, aux ouvertures et aux chainages d'angle, le traitement de la façade est plus économique, un crépi masquant les maçonneries.

A l'arrière, la façade présente la même ordonnance symétrique que la façade principale, avec ses deux corps de bâtiments axés sur un avant corps central.







Descriptif des travaux, vers 1755 :

Tous les murs de face et de refends seront montés en même temps, c'est-à-dire assise par assise, avec bon mortier

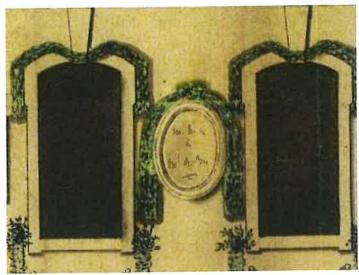
Toutes les fenêtres et les parties indiquées seront en bonne pierre de Pézens..., les cordons, encoignures, frontons et balcon seront aussi en pierre de Pezes, toutes les parties en pierre de taille seront toisée au parement nu.

Les couvertures seront faites à tuiles maçonnées sur brique, les deux murs de face côté de la ville seront crépis au mortier à chaux et sable sauf la pierre.

Un dessin de 1777 resitue l'hôtel Riquet dans son contexte historique. Réalisé à l'occasion de la visite à Agde du comte de Provence, frère de Louis XVI, le document décrit un décor éphémère végétal apposé sur la façade.

Quelques différences d'ordre décoratif avec le bâtiment d'aujourd'hui apparaissent, notamment l'ensemble des sculptures ornant la façade. Situés d'abord sur les plates-bandes de l'avant corps, deux superbes bas-reliefs servent d'écrin au balcon du 1er étage et une guirlande de feuillage timbre le fronton.

Au rez-de-chaussée surélevé, l'espace entre les fenêtres est occupé par des plaques fixées et des médaillons sculptés, le tout posé en alternance. A l'appui des observations sur le bâtiment actuel, aucune trace de buchage à l'emplacement des parties sculptées n'a été observée sur le bâtiment, signe que les parties identifiées comme sculptées pourraient faire partie du décor éphémère de 1777.



Détail d'un médaillon entre les fenêtres, 1777



Détail du balcon, 1777



Le jardin historique

D'autres documents du 18e siècle permettent d'évoquer l'ancien jardin « historique » de l'hôtel Riquet. Situé dans le prolongement de la façade principale, à droite, il se développait en bordure du canal. Son tracé de composition laisse imaginer un jardin régulier avec ses parterres à la française, ses broderies végétales et ses percées visuelles, plantés de cyprès, de multiples arbustes persistants et de végétaux méditerranéens.

Ne subsistent aujourd'hui que quelques vestiges comme les hauts murs, en bordure du canal, et l'une des fontaines, avec son bassin, son mur de soutient et sa coquille de basalte surmontée d'un mascaron d'où s'écoulait le filet d'eau.

Le jardin sera délaissé au 19e siècle, et déplacé à l'arrière de l'édifice, offrant à l'hôtel Riquet une nouvelle parure paysagère.

Report de l'emprise du jardin historique (plan de 1777) sur la vue aérienne actuelle









Un décor caractéristique.

A l'intérieur, un large vestibule assure la distribution générale. Selon l'usage, la profondeur du vestibule est occupée par le grand escalier au vide central très étroit. A volées suspendues, l'escalier est marqué par un élégant départ en volutes et des marches monolithes en pierre de lave.

Le palier du 1er étage est soutenu par le grand arc en anse de panier du vestibule supporté par deux pilastres doriques. Selon une distribution stéréotypée, vestibules et escalier desservent une série de bureaux et de parties privatives comme en témoigne le document d'origine précisant la disposition et l'affectation des pièces.

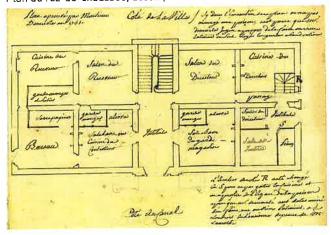
Vue du grand vestibule, état actuel



Détail du grand escalier, état actuel



Plan du rez-de-chaussée, dessin, vers 1760



l'Hôtel Hituel

Le décor s'exprime encore dans un ensemble de gysperies ornant plafonds et dessus de cheminées. Bien qu'en partie repeints, ces ornements caractéristiques du 18e siècle illustrent le goût du Languedoc méditerranéen pour ces décors sculptés ou moulés dans le plâtre. Ils représentent des corbeilles de fleurs, des pilastres canelés, des guirlandes de roses enrubannées..., thèmes récurrents dans la décoration intérieure.

Les plafonds de plâtres sont soulignés de voussures et de moulurations sobres et raffinées qui accrochent la lumière diffusée par les grandes fenêtres « à petits bois », comme le précise le dessin de mise en oeuvre.

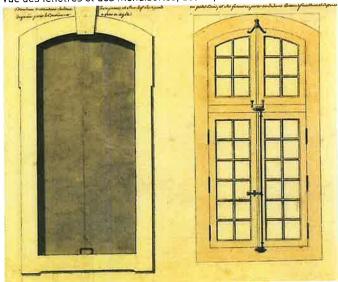
Nombre d'huisseries, de ferrures, de garde-corps toujours en place renseignent le décor d'origine.







Vue des fenêtres et des menuiseries, dessin, vers 1760



Portes intérieures du 18e siècle d'origine, état actuel



Fenêtre et menuiserie d'origine, état actuel



Portes intérieures du 18e siècle d'origine, état actuel



Au tournant des 19e et 20e siècles, l'édifice est affecté à la Compagnie de Chemin de Fer en charge de l'administration du canal du Midi. A cette occasion une rénovation esthétique est entreprise sans bouleverser la composition architecturale. La notion de modernité et d'agrément « fin de siècle » apparaît avec l'introduction de nouveau matériaux, l'arrivée de l'électricité et la création d'un jardin « moderne » à l'arrière de l'hôtel Riquet.

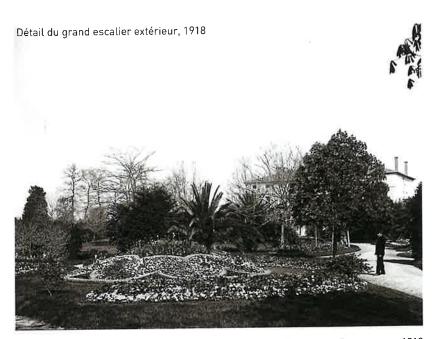
A l'intérieur, les pavements d'origine en terre cuite sont en grande partie repris par la pose de carreaux de ciments à motifs géométriques organisée en grands tapis colorés de bruns, de bleus, de rouges... L'ancienne rampe en fer forgé du grand escalier est remplacée par un élégant garde-corps en fonte surmonté d'une main courante en bois, et divers aménagements de menuiseries rhabillent murs et baies, de nouveaux lambris et de nouvelles fenêtres en bois se substituant aux anciens matériaux. Signe de cette mise au goût du jour « 1900 », le monument se pare à l'extérieur de nouveaux enduits sur les façades du 18e siècle. A l'arrière, l'édifice s'ouvre sur un nouveau jardin qui magnifie le monument. On y accédait par un large escalier ouvert au centre d'une grande terrasse bordée de rocailles et de différentes essences.

Comme celui du 18e siècle, ce jardin a disparu mais des photographies anciennes restituent l'enveloppe paysagère 1900, avec ses grands platanes, ses palmiers de Chine et ses grandes allées.

Ces dernières étaient bordées de grandes pelouses et de corbeilles de fleurs multicolores ouvrant sur l'avenue de Bessan, l'actuelle avenue Raymond-Pitet. Le tracé du jardin est fort heureusement conservé sur un document graphique de 1942.

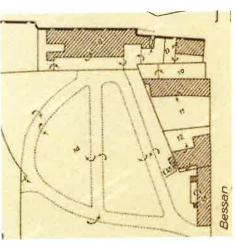
Vue arrière de l'hôtel Riquet ouvrant sur le jardin, 1918





Vue arrière de l'hôtel Riquet et de son jardin ouvrant sur l'avenue de Bessan, vers 1910





Tracé de composition de l'ancien jardin, cadastre, 1942

