

# Bienvenue sur le canal du Midi !

Construit de 1667 à 1681 sous le règne de Louis XIV, le canal du Midi est l'un des plus anciens canaux d'Europe encore en fonctionnement. Il concrétise un rêve ancien : relier l'Atlantique et la Méditerranée par l'intérieur des terres. L'ingéniosité de son système d'alimentation, sa dimension et ses centaines d'ouvrages d'art en font l'un des plus formidables ouvrages de génie civil d'Europe à cette époque. Ce patrimoine scientifique, architectural et paysager exceptionnel a été reconnu en 1996 par l'UNESCO, qui a inscrit le canal du Midi, son système d'alimentation et ses extensions - canal de Brienne, canaux de Jonction et de la Robine - sur la Liste du patrimoine mondial.

Comment ce chantier titanesque a bouleversé la vie des campagnes ?  
Comment les paysages du canal et les usages de l'eau ont évolué au fil du temps ?  
En quoi le canal fut-il une manne pour les territoires ? Comment cet héritage exceptionnel continue de vivre et se transmet aux générations futures ?

## Bonne visite !

Le canal du Midi traverse l'Occitanie sur 240 km entre Toulouse et l'étang de Thau, à travers 4 départements (Haute-Garonne, Aude et Hérault pour le canal lui-même, ainsi que le Tarn pour son système d'alimentation). Il est complété par les canaux de Brienne, de Jonction et de la Robine et constitue avec son système d'alimentation le bien UNESCO canal du Midi. Le bien s'étend sur 280 km de canaux et de 80 km de système d'alimentation.

Le canal du Midi se connecte à Toulouse au canal latéral à la Garonne qui part vers l'Atlantique, pour former le canal des Deux-Mers.

Bonjour,  
moi c'est Vivian  
j'ai été batelier  
sur notre cher  
canal du Midi

Et Moi  
je suis Flora,  
Vivian c'est  
mon papi !

# Pourquoi le canal du Midi ?

## Relier l'Atlantique et la Méditerranée

Au XVII<sup>e</sup> siècle, le transport de marchandises entre Atlantique et Méditerranée se fait par le détroit de Gibraltar, en contournant l'Espagne. Un voyage long, coûteux et périlleux ! L'idée de rejoindre les deux mers par le sud de la France circule depuis l'Antiquité. Plusieurs projets de canaux ont été étudiés, sans succès. Mais le besoin se fait pressant. La France de Louis XIV souhaite assoier son indépendance vis-à-vis de l'Espagne. Ses voies terrestres, peu sûres et en panne d'at, freinent les échanges commerciaux et l'essor économique voulu par Colbert. Or, nul n'a encore trouvé le moyen d'implémenter un canal de navigation à travers ce Languedoc aride, aux cours d'eau capricieux.



## Un projet à la demeure du Roi Soleil

Fin diplomate, Riquet cherche un appui politique auprès de Monseigneur d'Angoulême de Bourlemont, l'archevêque de Toulouse, un proche de Colbert. Séduit par le projet, celui-ci recommande à Riquet d'écrire au ministre des Finances de Louis XIV. Dans sa lettre (novembre 1662), Riquet vanite l'intérêt économique de son canal qui faciliterait les échanges, et remplirait les caisses du royaume avec les droits de passage. Le Roi Soleil est séduit : l'ouvrage, grandiose et novateur, est à sa démesure et il veut moderniser le pays. Reste à rassurer la Cour sur sa faisabilité technique. En octobre 1666, après 2 ans d'expertises, par l'édit de Saint Germain-en-Laye, Louis XIV ordonne "la construction d'un canal de navigation et communication des Deux Mers, Océane et Méditerranée". Ce sera après Versailles, l'autre grande œuvre de son règne.



## La détermination d'un homme

La solution viendra du génie et de l'opiniâtreté de Pierre-Paul Riquet. Né à Béziers en 1650, l'homme est percepteur des gabelles (impôt sur le sel) dans l'Administration Royale. Il a eu vent de divers projets de canaux qui faciliteraient le commerce du blé et du sel. L'idée l'intéresse, l'ambitieux y voit une formidable opportunité pour lui-même et son cher Languedoc. Pendant plus de dix ans, il mûrit son projet en secret, reliant des tests hydrauliques dans son domaine de Borrepos. En 1662, il est fin prêt. Devenu Fermier Général, fortifié et influent, il a en mains les atouts pour réussir son pari. Mais comment se faire connaître à Versailles ?



## Détroit de Gibraltar, Késako ?

C'est le bras de mer qui se situe entre l'Espagne et l'Afrique. Avant le canal du Midi, c'était le seul chemin possible pour aller en bateau de l'Atlantique à la Méditerranée.

**Conclusion : la ligne droite (le canal du Midi) est le plus court chemin !**

## Les 3 astuces de Riquet

Le canal du Midi a été créé au 17<sup>e</sup> siècle par un inventeur génial : Pierre-Paul Riquet. Sa recette ? 3 ingrédients simples mais astucieux :

1. **Creuser des rigoles** dans la montagne pour capter l'eau des ruisseaux
2. **Faire passer le canal** par le col de Narbonne. De là, l'eau redescend en suivant deux pentes, l'une vers l'Atlantique, l'autre vers la Méditerranée
3. **Fabriquer un réservoir d'eau**, pour pouvoir remplir le canal toute l'année : c'est le lac de Saint-Ferréol.



## Un défi. 3 idées de génie

- S'inspirant du canal de Briare (inauguré en 1642), Riquet a inventé un réseau hydraulique de toutes pièces, basé sur trois principes simples en apparence :
  - Appuyer le canal sur le seuil de Narrouze
  - Créer un barrage-réservoir (Saint-Ferréol), pour constituer un stock d'eau disponible capable d'alimenter le canal à longueur d'année.
- Appuyer le canal sur le seuil de Narrouze : Riquet a choisi ce col du Lauragais car il est situé sur la ligne de partage des eaux : de là, l'eau s'écoule naturellement soit vers l'Est et la Méditerranée, soit vers l'Ouest et l'Atlantique.



# Comment le canal a bouleversé l'économie du Languedoc ?

## La navigation marchande, vocation première du canal

L'inauguration du canal du Midi le 15 mai 1688 sécurise la navigation intérieure depuis Toulouse et la Garonne jusqu'à l'étang de Thau. Le transit de marchandises entre les lieux de Bordeaux et Beaucam, plaques tournantes du commerce français, s'intensifie et profite à l'économie locale. De l'autre côté de l'étang, le port de Sète, que Richet construit à la demande de Colbert, assure enfin un débouché sur la Méditerranée. C'est la porte ouverte vers l'exportation pour toutes les productions locales (céréaliers, minéraliers, vites du Languedoc). S'ensuivent deux siècles de prospérité économique. A son apogée en 1856, le canal transporte plus de 70 millions de tonnes de marchandises.



## L'essor de la batellerie

Le canal du Midi inaugure la tradition de la batellerie en Languedoc. Les marchandises sont chargées sur des barques du canal, des sapines ou des couillions (bateaux à fond plat) conduites par des bateliers. Les bateaux sont halés (tirés) par des chevaux de trait depuis le chemin de halage aménagé sur la berge. Cette pratique perdurera pendant deux siècles et demi, jusqu'à la généralisation de la motorisation, dans les années 1930. Charpentiers de marine, radeleurs (ouvriers qui réparent les coques), cordiers et entrepreneurs de halage s'installent aux abords du canal.

Des 1704 débute un service de transport des personnes, la barque de poste. Tiré par des chevaux, ce "coche d'eau" faisait la navette entre Toulouse et Agde en 4 jours. Son nom vient des relais équipés d'écuries (les postes) où attendaient des chevaux frais qui prenaient la place des bêtes fatiguées.



## De nouveaux métiers au fil de l'eau

Après la mise en service du canal, un pan entier d'activités se développe, en lien avec l'administration et le fonctionnement de l'ouvrage. De nouveaux métiers, inconnus jusqu'alors apparaissent : écluseurs, gardes, receveurs pour encaisser les péages, contributeurs pour vérifier les billets, etc. De Carcassonne aux bords de la Méditerranée, la viticulture connaît un boom sans précédent. Tonneliers, négociants et courtiers en vin s'établissent en nombre aux abords du canal.



Écluse de Vic en 1987

LE CANAL DES PETITS !

## A chacun son bateau !

Aujourd'hui, sur le canal tu peux voir de nombreuses péniches qui transportent des touristes. Mais au démarrage, le canal servait surtout à transporter des marchandises. Voici différents bateaux rencontrés sur le canal du Midi au fil des siècles. D'après toi, quel est le plus récent ?



Le bateau électrique



La barque de poste



La sapine



La péniche



Le couillion



## Incroyable mais vrai !

Avant l'invention du moteur, les bateaux avançaient sur le canal tirés par des chevaux depuis un chemin bordant le canal : c'est le halage. Aujourd'hui, le chemin de halage existe toujours, mais il sert à entretenir le canal, à se promener, randonner ou faire du vélo.



# Comment le canal a transformé les villages et la campagne ?

Dès 1674, un premier tronçon de canal est mis en fonction, entre Toulouse et Castelnaudary. C'est la révolution dans la campagne lauragaise ! On construit à tout va et de nouveaux métiers prospèrent.



## Le patrimoine bâti du canal

Entrée en fonction du canal du Midi a entraîné la construction de nombreux bâtiments dédiés à l'administration et au fonctionnement de l'ouvrage, à commencer par les bureaux de recette et de contrôle. Mais les maisons éclésières restent, aujourd'hui encore, les plus emblématiques de tous. Logements de fonction des éclusiers depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, elles font partie de la carte postale du canal. Elles servent aussi de point de repère aux navigateurs : une plaque apposée sur la façade nomme l'écluse et la distance qui sépare de la suivante, en amont et en aval.



## Les ports fluviaux

À la mise en service du canal, la plupart des terroirs traversés sont en rase campagne. Des quais sont aménagés à proximité des villages pour charger et décharger les marchandises. Entrepôts, maisons de négoce, chais, granges à foin, séchoirs à bois, etc. s'installent tout autour. D'autres bâtiments sont construits, dédiés aux métiers de la batellerie : cordiers, charpentiers et radoubeurs. L'activité est intense.



La porte Somail

## Vinées et couchées

Certains de ces ports servent d'étape à la barque de poste, en journée (les dimées) ou de nuit (les couchées). On construit là des suberges pour accueillir les passagers. Des chapelles sont érigées à l'intention des voyageurs, afin qu'ils puissent assister à la messe. Récemment restauré, le hameau du Somail, dans l'Aude, est un parfait exemple de couchée du XVII<sup>e</sup> siècle. Une glacière y avait même été placée pour servir des sorbets aux voyageurs.

## Fermes et maisons de maître

Grâce aux nouveaux débouchés commerciaux pour le blé et les vins de la région, l'agriculture locale devient florissante. De vastes fermes s'installent à proximité de la voie d'eau. Dans la haute société, le cadre bucolique du canal devient le dernier chic. Nobles, notables, négociants et marchands fortunés font bâtir des maisons de maître entourées d'un parc, avec accès direct à la voie d'eau.



LE CANAL DES PETITS !

Au bord du canal il y avait...

## Des glacières

Les ancêtres de nos frigos ! Ce sont des tours à moitié enterrées, avec des murs en pierre très épais. Dans le sous-sol, la température y est constante, autour de 0°C. On y conservait des blocs de glace que l'on descendait de la montagne l'hiver, afin de garder les aliments au frais.



une glacière au hameau de Somail !



C'est par où la mer ?

Devant chaque écluse, il y a une maison éclésière. Sur la façade, une plaque indique le nom de l'écluse où tu te trouves. En dessous, tu peux lire la distance à parcourir jusqu'à la prochaine écluse, en allant soit vers l'océan Atlantique, soit vers la Méditerranée. Impossible de te perdre !



# Quels autres usages de l'eau au fil du temps ?

Comme l'indique le nom Villesèquelande (littéralement la ville du pays sec), le canal du Midi traverse des territoires arides. Pour les habitants, l'eau du canal avait donc tout d'une eau miraculeuse, qui a révolutionné le quotidien et l'agriculture.



## Leau du quotidien

À la création du canal au XVII<sup>e</sup> siècle, les dépenses d'eau sur l'ouvrage sont importantes, les réserves complètes. Priorité est donnée à la navigation. L'administration du canal exerce un contrôle sévère de la ressource en eau, l'usage privé est exclu.

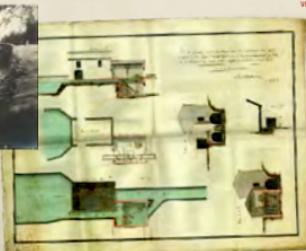
À partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, la frustration monte au sein des territoires traversés par les eaux du canal. Les riverains revendiquent l'accès à l'eau. Abreuvoirs et lavoirs sont alors autorisés à proximité des villages. Mais tremper son linge en dehors des lavoirs reste interdit et sévèrement réprimandé par la police du canal ! Certains usages professionnels ciblés font aussi l'objet d'autorisations spéciales, pour l'élevage de canards ou le trempage des comportes (baquets) de vendange notamment.



Lavoir à Soubies

## De l'eau aux moulins

L'eau du canal fournit une énergie gratuite dont Riquet, bon financier, entend tirer profit. Sur le tronçon de canal Toulouse-Carcassonne, le long des terres à blé du Lauragais, il prévoit sept emplacements de moulins au niveau de certaines écluses. Quatre autres seront créés par ses descendants vers 1750. Mais là encore, priorité à la navigation ! Les moulins étaient stoppés lorsque le niveau d'eau était trop bas et en période de "chômage" (fermeture du canal pour l'entretien et la maintenance). Les revenus issus du droit de mouline étaient répartis à parts égales entre le meunier exploitant et le propriétaire du moulin (la famille Riquet jusqu'en 1790, puis la Compagnie du Canal du Midi).



Plan du moulin bas de Saint-Bauz vers 1870



## L'irrigation des cultures

Jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, les prises d'eau pour l'agriculture restent rares, la navigation reste la vocation principale du canal. À partir du XIX<sup>e</sup> siècle, divers aménagements et améliorations techniques et une meilleure gestion de la ressource en eau, permettent d'assouplir les règles.

Les autorisations de prélèvement se multiplient. Dans le département de l'Aude, au XIX<sup>e</sup> siècle, la politique nationale d'aménagement hydroagricole permet de mobiliser les excédents d'eau de la Montagne Noire vers le Lauragais, en lien avec l'aménagement du bassin hydrographique du Fresquais. Un vaste réseau d'infrastructures hydrauliques sous-pression et interconnectées est alors créé, avec l'appui du Département, de la Région et de BRL, couvrant plus de 40 000 hectares.

Quelques 400 km de canalisations, plus d'un millier de vannes et bornes de livraison d'eau permettent de transporter l'eau depuis Narbonne ou depuis les principales stations de mise sous pression construites sur le canal du Midi et ses annexes. Ces prélèvements sont compensés par la ressource stockée au barrage de la Gangnais (capacité de stockage de plus de 40 Millions de mètres cubes).

C'est le début du développement des cultures céréalières à grande échelle le long du canal (blé dur et maïs semence dans le Lauragais) et de la vigne vers le Carcassonnais et le Narbonnais. Ce dispositif hydraulique confère au canal du Midi et son système d'alimentation un rôle majeur de sécurisation de la ressource en eau, mission confirmée dans le Plan de Gestion de la Ressource en Eau de l'Aude et de la Berre.



## Au bord du canal il y avait ... Des lavoirs

Autrefois les machines à laver n'existaient pas... ni l'électricité d'ailleurs ! Les lavandières lavaient le linge au bord du canal dans des espaces spécialement aménagés. Il y avait de grandes cheminées, pour faire chauffer l'eau au feu de bois.



## ... Des moulins

Près des écluses, Riquet a fait construire des moulins à eau. Ils utilisaient la force de l'eau pour entraîner une roue. Celle-ci faisait tourner une grosse pierre (la meule) qui écrasait le blé pour faire de la farine. La région possédait également de nombreux moulins à vent.

## C'est quoi l'irrigation ?

L'irrigation est un système d'arrosage intégré et sous-pression, qui permet d'amener de l'eau dans les champs.

Tout le long du canal, il y a près d'un millier de vannes (des sortes de gros robinets) branchées sur des tuyaux. L'eau ressort par d'immenses jets automatiques.

Un peu comme pour l'arrosage automatique des jardins, mais en beaucoup, beaucoup plus grand !

# Le canal aujourd'hui : quels nouveaux usages ?

Dédié au transport de marchandises à l'origine, le canal du Midi a vu ses activités considérablement évoluer depuis le vingtième siècle. Les nouveaux usages, tournés vers le tourisme, impulsent une nouvelle dynamique aux territoires.

## Le déclin inexorable du fret

En 1952 (ouverture de la ligne de chemin de fer Toulouse-Sète) porte un coup de frein brutal au trafic de marchandises sur le canal du Midi. En 1958, la Compagnie des chemins de fer, qui a récupéré la gestion du canal, instaure des droits de navigation prohibatifs pour étouffer la concurrence. Le canal voit alors son trafic s'effondrer.

Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, le rachat du canal du Midi par l'Etat lui redonne un certain souffle. Dans les années 1970-80, la crise économique, la création de l'autoroute des 2 mers et l'abandon du projet de mise au gabarit Freycinet (allongement des écluses au standard national) conduisent à l'arrêt du transport marchand (1989). Récemment, le fret fluvial connaît un regain d'intérêt. Des réflexions sont menées par exemple pour le transport de marchandise à haute valeur ou le transport de courte distance en zone urbaine. Le fret n'a peut-être pas dit son dernier mot.

*Le canal du Midi est l'un des 45 sites français inscrits sur la liste du patrimoine mondial.*

C'est aussi un site classé au titre des paysages. Il regroupe de nombreux monuments historiques inscrits ou classés.

## Un joyau d'Occitanie

Parcourir le canal du Midi permet de découvrir 7 sites au patrimoine d'exception, labellisés par la Région "Grands sites d'Occitanie". D'Ouest en Est :



Le Canal de Brienne à Toulouse

Toulouse

Villefranche-de-Lauragais  
Aux sources du canal du Midi

Carcassonne  
Citadelles du Vertige

Narbonne-Méditerranée

Canal du Midi - Béziers

Agde-Pézénas

Sète



Écluse de Saint-Roch en Béziers

## Le canal du Midi, 1<sup>re</sup> destination fluviale en France

Depuis une vingtaine d'années, le transport de personnes a pris le relais du fret et a redynamisé l'activité batelière.

Porté par l'essor du tourisme vert et son inscription sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO (1996), le canal du Midi est aujourd'hui la 1<sup>re</sup> destination pour le tourisme fluvial en France. Il capte à lui seul 30% du trafic national. Chaque année, près de 10 000 passages de bateaux sont comptabilisés à l'écluse d'Argens, dont 70 % de touristes étrangers ! Ils viennent goûter le plaisir d'un autre tourisme, au rythme d'une navigation lente (6 km/h en moyenne !), dans un cadre vert propice à la déconnexion.



## La tendance du tourisme fluvestre

Contraction de fluvial et terrestre, ce concept récent englobe l'ensemble des activités de tourisme et de loisirs qui s'organisent sur et autour du canal. Outre la navigation, le fluvestre englobe les activités pratiquées sur la terre ferme, au bord de la voie d'eau. Vélo et randonnée pédestre, mais aussi roller, ou pêche... Le chemin de halage, qui s'étend sur 200 km entre Toulouse et l'étang de Thau et Port la Nouvelle, ainsi que les chemins le long des rigoles d'alimentation offrent un cadre idéal sans voiture. Les conseils départementaux ont aménagé certaines portions en "Véloroutes - voies vertes" (ainsi la V80 de Toulouse à Port-Lauragais). D'autres portions sont en cours d'aménagement ou en projet. D'autres sections encore ont également été aménagées par des communes. L'objectif est d'avoir dans quelques années une continuité cyclable entre Toulouse et la Méditerranée en suivant le canal. Le tourisme fluvestre, c'est aussi découvrir la riche patrimoine des territoires traversés par le canal du Midi ainsi que l'incroyable palette de ses paysages, de la Montagne Noire aux rives de la Méditerranée. Sans oublier l'antourisme et la gastronomie, indissociables de la culture occitane.



Oui, c'était même mon travail !

Papi, tu as déjà voyagé sur une péniche ?

Moi, j'appelle ça plutôt des vacances !

## Idées activités !

Aujourd'hui, plus besoin de chevaux pour tirer les péniches. Le chemin de halage est l'endroit idéal pour pratiquer des activités sympas... Mais certaines sont interdites.



Le roller



Le vélo sur les pistes cyclables



La randonnée



La balade à cheval



La pêche



Le quad

# Qui sont les gens du canal aujourd'hui ?

Le canal du Midi est aujourd'hui géré par Voies navigables de France, établissement public de l'État. D'autres acteurs contribuent également à son activité : bateliers, gestionnaires de ports, restaurateurs, hôteliers...



## Les personnels du canal

L'écluseur(e) est depuis l'origine, le personnage le plus emblématique du canal. À chaque passage de bateau, il (elle) se charge de remplir et d'élever le sas, d'ouvrir et fermer les portes. Si aujourd'hui de nombreuses écluses sont automatiques, les écluseurs continuent à veiller au grain, prêts à guider les plaisanciers dans leurs manœuvres. Ils occupent également de l'entretien courant de l'ouvrage (graissage des mécaniques, enlèvement des embarcades...). Les équipes d'entretien et de maintenance assurent le maintien du canal en bon état de marche tout au long de l'année (inflexion de l'ouvrage, entretien des berges...). Des équipes de dragage procèdent au curage des biefs et alluvions accumulés dans les biefs. Des travaux plus lourds sont réalisés pendant la période de chômage (fermeture à la navigation). Mais il y a encore bien d'autres métiers à Voies navigables de France : pour la gestion de la ressource en eau concertée, pour le suivi et la mise en œuvre des mesures environnementales, pour la gestion des arbres et des territoires aux côtés des collectivités, pour la valorisation du patrimoine et les actions culturelles...



## Les professionnels de la batellerie

Autres figures emblématiques du canal, les bateliers, qui conduisent les bateaux. Depuis l'arrêt du transport de fret (1989) sur le canal du Midi, ils sont aux commandes de bateaux de croisière ou de péniches-hôtels pour mener les touristes à bon port. De nombreux loueurs de bateaux, avec ou sans permis, sont également installés au bord du canal. La tradition de la batellerie se perpétue aussi à terre, dans les chantiers navals (ou chantiers de radoub) aménagés dans certains ports fluviaux. Là officient des artisans passionnés : charpentiers de marine qui fabriquent ou réparent (radoubent) les bateaux, chaudronniers navals, etc.



Papi, ça veut dire quoi radoubeur ?

Radoubeur = docteur, en plus ça rime !

C'est la personne qui répare les bateaux



Le port de Tolouse

## Les métiers de l'hôtellerie et du tourisme

Autour du canal du Midi gravitent un grand nombre de professionnels du tourisme et des services. Restaurateurs, cafetiers, hôtes et hôteliers installés dans les maisons écluseuses reconverties ou dans les différentes escalas, contribuent à la qualité de l'accueil et à l'image du canal. Les personnels des offices de tourisme, des musées et espaces de médiation (Port-Lauragais, Saint-Ferréol...) et les guides-conférenciers contribuent à faire connaître l'histoire du canal et valoriser son extraordinaire patrimoine. Les personnels des collectivités, dans les aménagements qu'ils réalisent, participent à la valorisation du site.

## Les équipes portuaires

Les navigateurs sont amenés à croiser le capitaine du port. Il attribue les places à l'année, gère les emplacements et les rotations, et veille à la sécurité de tous. Il veille aussi sur la qualité environnementale du site. Avec la montée en puissance de la navigation de plaisance, il est devenu un maillon essentiel de l'accueil touristique sur son escalas. Les ports abritent également des croisiéristes et spécialistes de la location de bateaux, avec ou sans permis.

LE CANAL DES PETITS !

## Découvre les métiers du canal

Le canal du Midi est le lieu de travail de nombreuses personnes. Aide Flora à retrouver qui fait quoi !

- il ouvre et ferme les portes des écluses ● ● Cordier
- il répare les bateaux ● ● Capitaine de port
- il fabrique des cordes ● ● Batelier
- il garde le port ● ● Radoubeur
- il pilote les péniches ● ● Ecluseur

## Apprends le code de la navigation !

Sur le canal, on peut louer des bateaux sans permis. Mais il y a des règles de circulation à respecter : c'est le code de la navigation. Certains panneaux ressemblent beaucoup aux panneaux routiers ! Redonne à chaque panneau la consigne qui convient ! Quel panneau peut-on aussi voir sur les routes ?



Interdit de tourner

Interdit de dépasser

Interdit de s'arrêter à la rive

Interdit de faire des retours

Interdit de jeter l'ancre

Interdit de passer

# Comment le canal du Midi façonne le paysage ? Le ruban d'eau

## Un ruban d'eau

La vue du ciel est saisissante ! Entre Toulouse et Fétang de Thau, le canal du Midi déroule un ruban d'eau de 240 km, traversant toute l'Occitanie d'ouest en Est. Quand on parle de canal du Midi, on inclut aussi ses prolongements - le canal de Brienne, les canaux de Jonction et de la Robine - ainsi que son système d'alimentation, ce qui porte le linéaire à 360 km. C'est d'abord discrètement que le canal prend corps, dans les bois de la Montagne Noire, au niveau de la prise d'eau d'Alzau (Tarn). C'est le point de départ de la rigole créée par Riquet. La seconde pièce maîtresse de l'ouvrage, 29 km plus bas est, elle monumentale : c'est le barrage-réservoir de Saint-Ferréol, premier barrage de France à sa construction !

Premier mangeur visuel incontournable du canal, il a transformé les lieux par son lac artificiel de 67 hectares. C'est aujourd'hui un espace de loisirs très fréquenté.



Le pont de Caylus

## Un collier de perles

Ces perles, ce sont les 328 ouvrages d'art qui balisent le canal du Midi. À la fois techniques et esthétiques, ils imprègnent fortement les paysages et servent de points de repères aux riverains et navigateurs. 79 écluses flanquées de leur maison éclésiennes, 90 aqueducs et 14 ponts-canaux, 26 déversoirs et épanchoirs jalonnent la voie d'eau. Certains ouvrages, par leur rareté et leur valeur patrimoniale, livrent quelques-unes des plus belles cartes postales du canal du Midi.



### Au kilomètre 0

Toulouse, le port de l'embouchure, son bas-relief et ses ponts jumeaux, entrée du canal du Midi et point de jonction avec le canal latéral à la Garonne



### La percée des Cammazes

dans la Montagne Noire un tunnel qui permet aux eaux de la rigole de la Montagne de rejoindre le réservoir de Saint-Ferréol



### Le barrage de Saint-Ferréol

une digue de granit de 780 m de long pour 35 m de haut, consolidée par un remblai permettant de constituer un réservoir de 6 millions de m<sup>3</sup>

### Le pont-canal du Repudre.

le tout 1<sup>er</sup> aqueduc navigable de France et le 2<sup>e</sup> au monde !



### Le tunnel de Malpas

premier tunnel navigable au monde, aux portes de Béziers

### L'écluse de Fonsérannes

et ses 9 portes d'écluses enfilade

### Le pont-canal de l'Orb

à Béziers, le plus long du canal



### Les ouvrages du Libron.

une machinerie extraordinaire unique au monde, qui protège le canal des crues de Libron

### L'écluse ronde d'Agde

le rond-point du canal !

## Un chapelet de ports et d'escales

Non prévus à l'origine par Riquet, les premiers ports du canal du Midi ont vu le jour plusieurs années après le début de l'exploitation. Situés, qui riment d'ailleurs pas sur le canal mais au-delà de l'étang de Thau, est l'exception qui confirme la règle. Prévus dès avant le canal, ses travaux démarrent en 1656 et seront confiés à Riquet 1669, pour assurer le débouché sur la Méditerranée.

C'est aujourd'hui l'un des plus importants ports de France. À l'exception de Port-la-Nouvelle (situé à l'embouchure du canal de la Robine de Narbonne), tous les ports du canal du Midi sont aujourd'hui reconvertis en ports de plaisance. Ils desservent des pôles touristiques majeurs. À Toulouse, le port Saint-Sauveur avec ses péniches à quai et la cale de radoub (1843) apportent une touche pittoresque au cœur de la Ville Rose. Le grand bassin de Castelnau-d'Aud - premier grand port fluvial aménagé sur le canal (1674) - est aujourd'hui une Chère méditerranéenne, elle aussi inscrite sur la Liste du patrimoine mondial.

On compte aussi une vingtaine de petits ports et haltes nautiques tout au long de l'ouvrage, qui sont autant de portes d'entrée sur les territoires.



## Le canal ? Un vrai collier de perles !

Découvrez en image quelques "perles" du canal du Midi.



1. Les ponts jumeaux à Toulouse, point de départ du canal

2. L'écluse de Fonsérannes et ses 9 écluses

3. Le tunnel de Malpas

4. Le pont-canal de l'Orb le plus long du canal

5. L'écluse ronde d'Agde le rond-point du canal !

# Comment le canal du Midi façonne le paysage ? Le parc linéaire

Le ruban bleu du canal se double d'un fil vert ininterrompu, qui démarre à Toulouse, au port de l'Embouture, le "kilomètre 0" du canal, pour rejoindre l'étang de Thau, et Port La Nouvelle par le canal de Jonction et Robine.



Le canal de Jonction

## Un lien géographique entre des paysages variés

Depuis 340 ans, le canal du Midi est le dénominateur géographique commun aux territoires et paysages variés traversés. Au sortir de l'agglomération toulousaine, après l'escale de Port-Sud, la voie d'eau s'illancie à travers les plaines céréalières du Lauragais. Après avoir traversé Castelnauvay puis Carcassonne, le canal file vers les contreforts minéraux des Corbières et du Minervois, au beau milieu des champs de vigne. Puis l'ambiance se fait méditerranéenne, à l'ombre des pins et des cyprès. L'ouvrage vient finir sa course à l'étang de Thau, au phare des Onglous, à quelques encablures de Sète et de la Méditerranée. Le canal de la Robine, quant à lui, traverse le Narbonnais puis les étangs littoraux jusqu'à Port La Nouvelle. Les rigoles d'alimentation parcourent milieux forestiers et agricoles.

## Un paysage évolutif

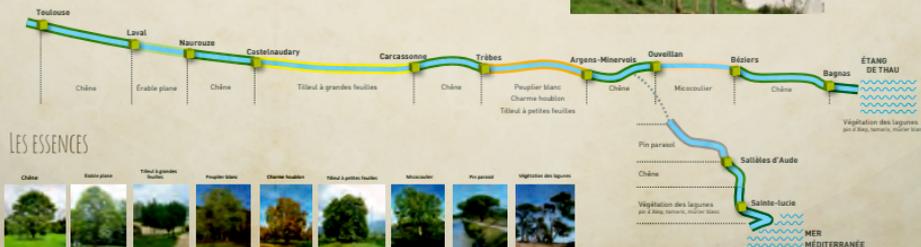
Aux premiers temps du canal du Midi, les bords du canal restent à nu durant une vingtaine d'années. En 1694, on plante les premiers arbres, des saules principalement, pour stabiliser les berges. Peu à peu, d'autres essences les rejoignent, choisies pour leur rendement. En 1767, un programme général de plantations est lancé : le mûrier (pour l'élevage du ver à soie) et le peuplier d'Italie (pour le bois de construction) sont les essences dominantes. L'ombre est appréciée par les usagers du canal. On agrémente les maisons éclusières de pins, de cyprès et d'arbres fruitiers. Après 1775, quelques platanes font leur apparition. Au XIX<sup>e</sup> siècle, La Compagnie du canal du Midi entend rentabiliser les abords du canal : elle réalise des campagnes de plantation massives. Elle mise sur trois essences principales : l'orme, le frêne et le platane. Quand les arbres tombent malade, ils sont remplacés par des platanes. Ainsi s'est formée la voûte arborée, indissociable pendant plus d'un siècle de l'image du canal du Midi. Aujourd'hui, le paysage du canal reprend le cours de son évolution. L'heure est à la diversification des essences, suite à l'épidémie de chancre coloré qui décime les platanes.

## Pourquoi doit-on abattre des arbres ?

Depuis 2006, les platanes du canal du Midi sont victimes d'un champignon microscopique, *Ceratomyxa platani* (la chancre coloré du platane). Il bouche les canaux de sève, provoquant la mort de l'arbre en 2 à 5 ans. La maladie se transmet à la faveur d'une blessure par un objet souillé. Elle peut également se transmettre par les racines soudées des arbres voisins ou les spores présentes dans l'eau. C'est pourquoi les alignements de platanes du canal sont si vulnérables. Or, en l'absence de traitement, la seule solution pour lutter contre l'épidémie est d'abattre puis incinérer les arbres touchés. À ce jour, 75% des 42 000 platanes qui bordaient le canal du Midi ont dû être coupés !

## 2006-2030 : le renouveau du canal

Afin de restaurer la voûte arborée, VNF mène depuis 2011 un vaste programme de replantation, avec l'appui de la Région et des Départements. L'heure est à la diversification des essences, afin de favoriser la biodiversité et d'empêcher à l'avenir une autre épidémie de grande ampleur. Le chêne chevelu, arbre résistant et de hauteur comparable au platane, a été choisi comme nouvelle essence identitaire du canal. Il occupera à terme 40 % du linéaire du canal. Ces alignements de chênes alterneront avec des sections plantées d'autres essences, sélectionnées elles aussi pour leur hauteur (20-30 m) et leur affinité avec les territoires traversés.



LE CANAL DES PETITS !

### Pourquoi les arbres sont numérotés ?

Observe les arbres au bord du canal. Certains portent un numéro sur leur tronc. Pour distribuer le courrier aux écureuils ? Pas vraiment ! C'est pour surveiller leur santé ! En effet, les platanes du canal (et seulement eux) sont menacés par la maladie du chancre coloré. Il n'y a pas de remède connu. La seule solution est de couper les arbres malades !

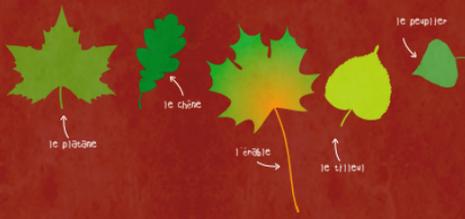
Voici les plaques d'un alignement d'arbres à surveiller. Observe les numéros

21 22 23 28 29 31

Combien d'arbres ont été coupés ?

### Apprends à reconnaître les arbres du canal

Observer la feuille des arbres est le meilleur moyen de les reconnaître !



# Comment transmettre l'héritage du canal du Midi ?



Le canal au seuil de Narbonne

## Un chef d'œuvre inscrit à l'Unesco

Le 7 décembre 1996, l'UNESCO inscrit le canal du Midi sur la prestigieuse liste du Patrimoine mondial. Cet événement traduit la reconnaissance par la communauté internationale de la "valeur universelle exceptionnelle" du bien.

Il implique aussi la nécessité de le préserver, de le faire connaître et de le transmettre aux générations futures. L'inscription concerne l'ouvrage dans toutes ses composantes, à savoir :

le canal du Midi en lui-même, de Toulouse à l'étang de Thau ;

les canaux de Jonction et de la Robine qui relient le canal du Midi à Port La Nouvelle ;

le système d'alimentation de la Montagne noire, qui permet d'alimenter en eau le canal du Midi au seuil de Maurouze ;

le canal de Brienne dans Toulouse qui assure une liaison avec la Garonne ;

une section du Neuve Héralut à Agde.

Ensemble recouvrant un linéaire de 360 km et 328 ouvrages. L'inscription sur la Liste du patrimoine mondial définit également une zone tampon. Celle-ci englobe les territoires des 89 communes d'Occitanie traversées par le canal et ses "annexes", comme expliqué plus haut.



Le Rhône vert



Détaché sur l'étang de Thau

Le Vaste Universelle Exceptionnelle, c'est quoi ? Le canal du Midi répond à 4 des 6 critères de l'UNESCO :



**critère I :** représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain.

**critère II :** témoigner d'un échange d'influences considérable sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages.

**critère IV :** offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une période significative de l'histoire humaine.

**critère V :** être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, ou de l'interaction humaine avec l'environnement.



Papi, il a quel âge le canal déjà ?

340 ans tout rond !

Tu crois qu'il existera encore quand j'aurai 100 ans ?

## Un site et des paysages classés par l'Etat Français

Au plan national, le canal du Midi et son système d'alimentation ont été classés entre 1996 et 2001. Cette reconnaissance nationale porte sur 3 critères : le caractère historique (chef d'œuvre de la fin du XVII<sup>e</sup>), le caractère scientifique (une prouesse technologique) et le caractère pittoresque. En 2012, les paysages du canal du Midi ont à leur tour été classés au titre des sites pour leur caractère pittoresque. En effet, façonnés par des siècles d'activités humaines, les paysages proches du canal sont indissociables de la qualité de l'ouvrage. Ces classements donnent à l'Etat, responsable devant la communauté internationale, les moyens réglementaires de combler les projets d'aménagements dans son périmètre. L'enjeu est de permettre l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial et de transmettre cet héritage exceptionnel aux générations futures.

## Poursuivre l'œuvre de Riquet

Comment continuer à faire évoluer le canal, en préservant l'ouvrage et ses abords ? Tel est le défi des parties prenantes : l'Etat garant, le gestionnaire de l'ouvrage Voies Navigables de France (VNF), ainsi que les collectivités concernées. D'importants projets sont déjà à l'œuvre sur l'ensemble du linéaire, menés par VNF avec l'appui des collectivités : entretien et restauration d'ouvrages et des plantations, projets de reconversion des biefs inutilisés... En outre, des projets d'aménagements ponctuels sont portés par les collectivités, en partenariat avec VNF. Ainsi le projet Grand Parc Canal de Toulouse Métropole qui prévoit des aménagements paysagers de grande ampleur. Ils permettront aux Toulousains et visiteurs de se réapproprier les espaces du canal, longtemps étouffés par la circulation urbaine. La réhabilitation par le Grand Narbonne du hameau du Somail, emblématique des drives de la banque de port, la mise en valeur des échecs de Femeranes par l'agglomération Balciers Méditerranée... sont autant d'exemples de valorisation réussie.

LE CANAL DES PETITS !

## L'UNESCO, Késako ?

L'UNESCO est un organisme international. Sa mission est de favoriser la paix et le développement durable partout dans le monde, à travers les sciences, l'éducation et la culture. Pour protéger les plus belles réalisations humaines, il a créé une liste. C'est le patrimoine mondial. Le canal du Midi en fait partie, depuis 1996. C'est un grand honneur !

## Voici d'autres exemples de sites UNESCO célèbres peut-être en as-tu déjà visité certains ?

Près du canal du Midi... et ailleurs en France



Albi

La grotte préhistorique de Lascaux

La cité de Carcassonne

Le Mont-Saint-Michel en Normandie

Le Château de Versailles

Le pont de Gard