



# SCHÉMA D'INTERPRÉTATION DU CANAL DU MIDI - ANNEXES

## DOCUMENT DE TRAVAIL

Février 2024



# Tables des annexes

ANNEXE 1 : THEMATIQUES D'INTERPRETATION DU CANAL DU MIDI	3
ANNEXE 2 : SITES PILIERS	34
ANNEXE 3 : SITES D'INTERPRETATION GLOBALE	35
ANNEXE 4 : SITES D'INTERPRETATION PAYSAGERE	36
ANNEXE 5 : SITES D'INTERPRETATION SPECIFIQUE	38
ANNEXE 6 : SITES D'INTERPRETATION PERIPHERIQUE	45
ANNEXE 7 : SITES PAR EPCI	48
ANNEXE 8 : FICHES ACTION PAR SITE	80
ANNEXE 9 : FICHES ACTIONS GENERIQUES	151
ANNEXE 10 : FICHES ACTIONS TRANSVERSALES	158
ANNEXE 11 : BIBLIOGRAPHIE	164
ANNEXE 12 : ENTRETIENS	170
ANNEXE 13 : SITES VISITES EN 2022	172

# Annexe 1 : Thématiques d'interprétation du canal du Midi

## Fiche thématique n°1

### Les projets de construction du canal jusqu'à la signature de l'Edit de construction d'octobre 1666

L'enjeu est ici de révéler le long processus qui a conduit le roi de France à lancer l'un des plus grands chantiers du Grand siècle par la signature de l'Edit de construction en 1666.

#### **A. Une idée ancienne et des avancées techniques progressives (projets et innovations)**

La construction d'un canal reliant la Méditerranée à l'océan Atlantique au nord des Pyrénées, afin d'éviter le contournement de la Péninsule Ibérique, est un projet qui, selon certains auteurs, remonterait à l'époque romaine. Durant cent ans, du milieu du XVI<sup>e</sup> siècle au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, plusieurs études sont livrées par des promoteurs qui ont cru aux vertus de cette liaison fluviale entre les bassins de l'Aude et de la Garonne. Mais les problèmes techniques que posait une telle entreprise, notamment au niveau de son alimentation en eau et des dérivations des rivières des Pyrénées trop complexes à mettre en œuvre, étaient considérés comme insurmontables.

##### Points clé :

- Les Romains et Charlemagne ont-ils vraiment étudié la création d'un canal reliant l'Aude et la Garonne ?
- Les projets antérieurs : 1539, 1598, 1618, 1633
- Les raisons de l'échec des promoteurs de cette idée

#### **B. Un contexte politique et économique favorable**

Malgré les difficultés rencontrées par les pionniers, le projet d'un canal de jonction des mers Atlantique et Méditerranée ne cesse d'intéresser les tenants du pouvoir, laïcs et ecclésiastiques, jusqu'au sommet de la pyramide féodale : le roi de France. Doter le royaume de cette liaison est un espoir de prospérité économique et une source de gloire pour le souverain qui en passerait commande. L'ouverture d'une période de paix suivant la signature du traité des Pyrénées (1659), le début du règne personnel de Louis XIV (1661) qui nourrit de grandes ambitions pour son royaume, la maîtrise des affaires par son premier commis, Jean-Baptiste Colbert, intendant des finances du roi, nommé contrôleur général des finances en 1665 : autant de conditions favorables qui vont favoriser les projets d'un entrepreneur génial qui présente à ce moment son projet pour un canal.

##### Points clé :

- Le contexte politique : fin de la Fronde (1653), paix du traité des Pyrénées (1659) ; règne personnel de Louis XIV appuyé par Colbert (1661)
- Le contexte économique : un royaume affaibli par les guerres ; une politique économique ambitieuse portée par Colbert visant à faire rentrer les devises en France.

### C. Une communauté scientifique en ébullition

La montée en puissance d'une pensée scientifique qui bouleverse les mentalités est une autre condition du succès. Après les découvertes de Copernic et de Galilée, la vision de Monde par le prisme biblique est peu à peu remise en cause. Les progrès scientifiques et les évolutions des techniques permettent de repousser les limites du vieux monde. En particulier, les connaissances sur l'hydraulique focalisent bien des efforts. D'où vient l'eau des fontaines ? Comment conduire cette ressource dans les meilleures conditions ? Plusieurs traités voient le jour dans les années 1650. Cette littérature vulgarise des concepts neufs.

La construction suivie de la mise en service du canal de Briare (1642), premier canal à bief de partage, ouvre aussi des perspectives prometteuses.

#### Points clé :

- L'évolution des concepts scientifiques au XVIIe siècle
- L'existence d'un foyer de savants actif : l'académie de Castres (fondée en 1648)
- Des publications sur les sciences de l'hydraulique qui paraissent
- L'exemple du canal de Briare

### D. Un homme providentiel : Pierre-Paul Riquet

On doit la plupart des grandes aventures à la volonté d'un homme ou d'une femme qui réussit à dépasser les limites du monde connu. Pierre-Paul Riquet, homme de finance doit sa fortune à ses activités dans la ferme des gabelles du Languedoc. Né à Béziers en 1609, il aurait été sensibilisé très tôt à la question d'un canal de jonction des mers, un projet ayant été proposé par un autre biterrois, Bernard d'Arribat en 1618. Un autre projet, déposé en 1633, vantait les multiples avantages d'un tel canal, dont celui de pouvoir transporter facilement le sel des marais salants de la Méditerranée vers les greniers à sel les plus éloignés du Languedoc. Comment ne pas penser à l'intérêt de Riquet pour ce projet, au moment où les propos du mémoire publié en 1633 entrent en résonance avec ses activités professionnelles ? Au moment aussi où, pour un autre chantier d'un canal, celui de Briare, le roi a anobli, par lettres patentes délivrées en 1638, les promoteurs de sa construction. Quel attrait plus fort pour Riquet qui rêve d'entrer dans les rangs de la noblesse et qui s'acheta en 1652 une seigneurie, celle de Bonrepos, lui permettant de commencer à asseoir une position sociale à la hauteur de sa richesse ? Nourri de l'exemple des promoteurs du canal de Briare anoblis par Louis XIII en 1638, les ambitions de Pierre-Paul Riquet trouvaient un écho parfait dans le projet du canal de jonction des mers.

#### Points clé :

- Généalogie de Pierre-Paul Riquet
- Sa carrière dans la ferme des gabelles ; les origines de sa fortune ; sa quête de noblesse (l'exemple du canal de Briare)
- Intérêt de Riquet pour la question du canal : un moyen efficace pour transporter du sel ; un moyen potentiel pour s'élever en société

- L'installation à Bonrepos (il sera utile de présenter les divers lieux de vie où Riquet s'est établi durant la période 1630-1666)

## E. Le projet de Riquet et les travaux de la commission d'enquête

Guidé par les jalons des études précédentes dont il s'est procuré des exemplaires, Pierre-Paul Riquet réalise sa propre analyse qu'une bonne connaissance du terrain lui facilite. Il fait sienne le résultat des dernières découvertes en hydraulique et les met à l'épreuve grâce à un dispositif d'expérimentation aménagé dans son domaine de Bonrepos. Après une phase d'étude de onze ans (1651-1662), il se décide à écrire à Colbert pour lui proposer son projet.

Le 15 novembre 1662, poussé par Charles d'Anglure de Bourlemont, archevêque de Toulouse, dans le cabinet de son château de Bonrepos, Pierre-Paul Riquet prend la plume pour soumettre son idée à Colbert. Il n'est pas seul cette année-là à présenter un projet pour ce canal. L'une de ses connaissances, Thomas de Scorbiac, a également fait une proposition. Ce dernier opte pour un tracé réalisant la jonction entre l'Aude et la Garonne via le Fresquel côté Méditerranée, puis, passant le seuil de Graissens, via le Laudot, le Sor, l'Agoût, le Tarn côté Atlantique. Riquet propose une solution identique côté Méditerranée, mais préfère l'utilisation de la vallée du Girou une fois passé le seuil de Graissens : ce tracé rapproche le canal de Toulouse et passe juste sous les terrasses de Bonrepos. Tous deux désignent la Montagne Noire pour y mobiliser les ressources en eau nécessaires au canal. Entre novembre 1664 et janvier 1665, une commission d'enquête audite les projets et interroge leurs promoteurs. La faveur va au projet de Riquet qui semble mieux maîtriser la question de l'alimentation du canal par les eaux de la Montagne Noire. Mais le premier projet de Riquet va évoluer radicalement en revenant sur le point de partage de Naurouze, identifié dans les propositions les plus anciennes.

Une fois le tracé validé, reste à prouver que l'eau arrivera bien à Naurouze. La réussite de la rigole d'essai ouvre la voie à la mise en œuvre du projet.

### Points clé :

- La phase d'étude (1651-1662) et les expérimentations de Pierre-Paul Riquet
- Le premier projet de Riquet : la solution de la vallée du Girou
- Un projet concurrent vite écarté : celui de Thomas de Scorbiac
- L'eau de la Montagne Noire (point en partage avec le SP du Réservoir)
- Les travaux de la commission d'enquête
- Le choix du seuil de Naurouze
- La rigole d'essai (point en partage avec le SP du Réservoir)

## F. Le domaine de Bonrepos, lieu d'ancrage de la famille Riquet

L'achat de la seigneurie de Bonrepos par Pierre-Paul Riquet en 1652 relève sans doute d'une stratégie visant à entrer dans l'ordre de la noblesse. Cela sera effectif en novembre 1666.

La reconstruction du château dans les années 1650 avec la création d'attributs marquant le rang important du propriétaire (jardins ordonnancés, glacière, grotte de fraîcheur), montre l'importance que Riquet accordait à sa demeure principale. Il n'y résida pourtant pas souvent après le début des travaux de la construction du canal (1667).

Après sa mort, ses héritiers conserveront ce domaine et l'embelliront encore. Le souvenir du fondateur du canal a durablement marqué la mémoire des habitants de la commune de Bonrepos.

**Points clé :**

- L'achat de la seigneurie en 1652 : dans quelle intention ?
- Les aménagements de l'époque de Pierre-Paul Riquet
- La vie de Pierre-Paul Riquet à Bonrepos
- Les modifications des XVIIIe et XIX siècles
- L'attachement des habitants de la commune au personnage de Riquet

## Fiche thématique n°2

### La construction et la gestion du canal du Midi depuis l'Édit de 1666

L'enjeu est ici de raconter comment a été organisée la construction initiale du canal, quel type d'administration a été imaginée pour la gestion de cette infrastructure, quels compléments a-t-il été nécessaire de créer pour rendre le réseau fluvial plus efficient, jusqu'à la gestion actuelle. Le personnage de Pierre-Paul Riquet étant l'âme tutélaire de cette œuvre, il sera aussi question des hommages rendus à travers les siècles à ce grand homme.

#### **A. L'entreprise de la construction (1666-1684)**

Pierre-Paul Riquet, initiateur et concepteur du projet, est bientôt l'entrepreneur et réalisateur ingénieux et inconditionnel de cette œuvre monumentale. Après une expérimentation réussie (aménagement de la rigole d'essai en 1665) qui lui permet de prouver qu'amener l'eau de la Montagne Noire à Naurouze n'est pas chose impossible, il convainc les autorités de la faisabilité technique du projet, notamment Colbert, le principal ministre de Louis XIV. Ainsi le roi autorise le lancement des travaux par un édit royal en octobre 1666.

Riquet met alors en œuvre une vaste entreprise qui va durer 17 ans (1667-1684). Dans ce laps de temps très réduit au regard des moyens techniques existant alors, il va faire créer un système d'alimentation (60 kilomètres de rigoles et un énorme barrage pour l'époque), un canal long de 240 km jalonné de 65 écluses (dont l'exceptionnelle écluse octuple de Fonseranes), de quelques aqueducs (dont celui du Répudre), d'un tunnel de navigation (première mondiale). À partir de 1670, Riquet devient aussi l'entrepreneur de la construction du port de Sète dont le chantier, lancé en juillet 1666, n'avance que très difficilement.

Ce canal est un ouvrage hors norme pour le siècle de Louis XIV et une de ses œuvres majeures, au même titre que le château de Versailles ou le chapelet de fortifications érigées par Vauban le long de la frontière du royaume de France. Il aura fallu seulement 14 ans entre le premier coup de pioche et la première mise en navigation totale du canal pour permettre à un convoi de 25 barques chargées de marchandises, partant de Toulouse, d'entrer dans le port de Sète.

#### **Points clé :**

- L'écriture du devis et de l'édit de construction : des termes qui guident l'entrepreneur et le seigneur gestionnaire
- Deux adjudications (1666 et 1669) pour un chantier exceptionnel : les premiers coups de pioche ; l'organisation des ateliers de travail ; le nombre impressionnant d'employés mobilisés ; le déroulement des phases de construction ; l'influence de Riquet dans les choix techniques et les évolutions de tracé
- D'où vient l'argent ? Riquet et sa maîtrise des affaires financières ; le financement du chantier ; les difficultés de financement ; un mécanisme qui conduit Riquet à la ruine
- Les expropriations : combien de foyers impactés ? Les oppositions au projet ; la lenteur des procédures
- La création d'une seigneurie : la volonté du roi (1666) ; les termes de l'édit de construction ; la mise aux enchères et l'achat par Riquet (1668). Quelle conséquence dans le déroulement du chantier ?

- La première mise en service (1681) ; les travaux complémentaires ; la seconde navigation (1683) ; la livraison officielle (1684)

## B. Les apports postérieurs

Peu après la réception des travaux confiés par le roi à Riquet, des perfectionnements seront nécessaires pour le mettre en un parfait état de navigation. L'inspection de Vauban en 1686 est le préalable à la construction de 49 aqueducs et ponts-canaux, à l'agrandissement du réservoir de Saint-Ferréol, la construction de 6 kilomètres de rigole supplémentaires et la construction d'une voûte pour son passage (voûte des Cammazes). Ce programme de travaux prendra fin en 1694. D'autres travaux complémentaires seront mis en œuvre du XVIIIe au XXe siècle, donnant au réseau fluvial du sud-ouest sa physionomie actuelle : en 1776, le canal de Brienne est ouvert et permet de contourner la chaussée du Bazacle qui barre la Garonne à Toulouse ; le canal de Jonction, permettant de rejoindre Narbonne via le canal de la Robine est aménagé de 1777 à 1787 ; les travaux de la déviation de Carcassonne, entamés en 1787, suspendus en 1789 et repris en 1798, sont achevés en 1810 ; en 1808, la liaison entre l'étang de Thau et le Rhône est achevée ; enfin, en 1856, le canal latéral à la Garonne complète le dispositif. L'ensemble de ces travaux marque l'achèvement de la liaison océan Atlantique et mer Méditerranée qu'avait amorcée Pierre-Paul Riquet.

Parallèlement à ces apports majeurs, des améliorations ponctuelles au canal de Riquet ont été réalisées à chaque siècle pour ici, améliorer un ouvrage d'art (par exemple la construction d'une voûte maçonnée au Malpas), là pour résoudre les problèmes liés à l'écoulement des eaux de ruissellement (en créant notamment des contre-fossés), ou aussi recouper des courbes trop serrées au temps où la marche des bateaux s'accélère (histoire des courbes de Roubia ou de Marseillette par exemple), et encore tous les travaux liés à la mise en concurrence avec le réseau ferroviaire naissant (pont canal de l'Orb, ouvrages du Libron, traversée de l'Hérault), ou enfin les travaux de mise au gabarit Freycinet menés de 1977 à 1984 (allongement des écluses, construction de la pente d'eau de Béziers entre autres).

### Points clé :

- Les imperfections du canal de Riquet : le diagnostic de Vauban (1686)
- Les travaux réalisés sur les conseils de Vauban (1686-1694)
- La création des embranchements du canal de Brienne (1768-1775), du canal de Jonction et de la Robine de Narbonne (1777-1787)
- La modification du tracé à Carcassonne (1787-1810)
- La prolongation du réseau par l'ouverture du canal des étangs vers Beaucaire (1808) et de canal latéral à la Garonne vers Bordeaux (1856)
- Les nombreux compléments du XVIII, XIX et XXe siècles pour adapter le canal aux nouvelles contraintes de la navigation ;

## C. Du système de gestion mis en place par Riquet jusqu'à la gestion de Voies Navigables de France



Le canal du Midi est tenu du roi de France par Riquet et sa descendance en seigneurie. La famille Riquet va gérer la voie d'eau qui lui apporte fortune et notoriété. Ils installent une administration à la structure pyramidale, très ancrée dans le territoire. Organisée en 7 départements fonctionnels, dirigée par une direction placée à Toulouse où résident les membres de la famille Riquet de Bonrepos, cette administration saura faire prospérer l'héritage de Pierre-Paul Riquet. Mais la Révolution française va remettre en cause cette possession, l'État assurant sa gestion à partir de 1792 jusqu'en 1810. Afin de financer la construction de nouveaux canaux, Napoléon 1<sup>er</sup> transfère la propriété du canal du Midi à des actionnaires réunis au sein de la compagnie du canal du Midi. Les héritiers Riquet y trouveront leur place à la faveur du rétablissement de la royauté en 1815. La compagnie du canal du Midi gardera la propriété du domaine jusqu'en juillet 1898. Mais elle n'administrera directement le canal que jusqu'en 1858. Après cette date, elle en confiera la gestion pour 40 ans à son concurrent, la compagnie des chemins de fer du Midi. En vertu de la loi du 27 novembre 1897, l'État rachète le canal du Midi. Dorénavant, le réseau fluvial de Bordeaux à l'étang de Thau sera géré par le Service des canaux du Midi. Cette portion du réseau national, d'abord administrée par un service de l'État, va glisser en 1991 sous l'autorité d'un nouvel établissement public, Voies Navigables de France, à qui l'État confie la gestion de l'essentiel du réseau fluvial national.

#### Points clé :

- La gestion de Pierre-Paul Riquet et ses descendants (1674-1792)
- Le canal devient bien national (1792-1810)
- L'ère de la compagnie du canal du Midi (1810-1898)
- La gestion de la compagnie des chemins de fer du Midi (1858-1898)
- Une gestion 100% État (1898-1991) ; l'action de l'Office National de la Navigation (1913-1991)
- La prise en main par Voies Navigables de France (de 1991 à nos jours)

#### D. Le fonctionnement du canal au quotidien

Malgré ces changements de gestionnaires, la manière d'administrer la voie d'eau a traversé le temps. Le découpage du linéaire en départements fonctionnels a ainsi perduré jusqu'à nos jours, même si les périmètres de gestion ont été plusieurs fois remaniés.

La première génération de personnel a engendré des dynasties d'employés qui sont longtemps restés fidèles au canal. Les agents du XXI<sup>e</sup> siècle sont employés aux mêmes actions qu'aux siècles précédents : assurer la gestion hydraulique de l'ensemble de la voie d'eau ; garantir les conditions de navigation ; maintenir le bon état des ouvrages d'art, de la cuvette du canal et de ses berges ; toujours améliorer les systèmes de gestion ; etc...

Les agents du canal, d'hier et d'aujourd'hui, contribuent au quotidien à la bonne marche de cette vaste machine, tout en la modernisant.

De même qu'au XVII<sup>e</sup> siècle, de nos jours, la direction des canaux du Midi (maintenant nommée direction territoriale du Sud-Ouest) est toujours installée à Toulouse, dans des locaux aménagés en 1880 au port Saint-Étienne.

Cette permanence du travail des agents dans une organisation administrative finalement assez stable est l'un des héritages qui fonde la valeur universelle exceptionnelle du bien canal du Midi.

**Points clé :**

- Une organisation de gestion en départements fonctionnels toujours en usage
- Un personnel aux missions complémentaires, indispensable au bon fonctionnement du canal
- Une gestion administrative adaptée aux dimensions de la voie d'eau
- Des schémas d'administration qui évoluent avec le temps et les techniques mais sans renier l'organisation initiale

**E. Les hommages à Pierre-Paul Riquet, du XVII<sup>e</sup> siècle à nos jours**

De la mise en service du canal à la Révolution Française, les hommages étaient adressés aux rois auxquels revenaient le mérite de toute création. Les sujets du roi n'avaient alors rien à attendre comme marque de reconnaissance publique.

La donne change au début du XIX<sup>e</sup> siècle. La société se cherche de nouveaux repères. L'image des grands créateurs peut maintenant être mise en avant.

Les héritiers de Pierre-Paul Riquet, évincés de la propriété du canal en 1792, ont récupéré des parts de propriété (en actions) au sein de la compagnie du canal du Midi. Pour marquer leur légitimité et leurs liens avec le fondateur du canal, ils vont promouvoir la réalisation de monuments à la gloire de l'aïeul. En 1825, ils inaugurent en grande pompe la pose de la première pierre du premier monument à sa mémoire, au seuil de Naurouze. En 1830, le nouveau bâtiment des archives au port Saint-Étienne sera érigé tel un temple où la mémoire écrite du fondateur et de ses poursuivants sera conservée. L'œuvre de reconnaissance sera vite secondée par les édiles municipaux (Béziers et Toulouse) et Riquet sera fêté comme un bienfaiteur.

Riquet devient un repère culturel dont l'œuvre s'inscrit dans le paysage régional. Les hommages, moins nombreux dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, ressurgissent à l'occasion des tricentaires de la signature de l'édit de construction (1966), de la mort de Riquet (1980), de la première navigation (1981). Un nouveau monument est inauguré à Saint-Ferréol. Les honneurs rendus à Riquet sont autant pour le personnage que pour son œuvre, le canal du Midi, à une période où ce dernier est de plus en plus présenté comme un élément important du patrimoine national.

Le paroxysme de ce mouvement est atteint le 7 décembre 1996, quand le canal du Midi est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

**Points clé :**

- Quels hommages aux XVIIe et XVIIIe siècles ?
- Le rôle des héritiers de Pierre-Paul Riquet au début du XIXe siècle
- Les monuments du XIXe siècle (Naurouze ; Prise d'Alzeau ; Béziers ; Toulouse)
- Les archives du canal : un lieu de conservation de la mémoire
- Les manifestations du XXe siècle
- La consécration de l'UNESCO (7 décembre 1996)

## **Fiche thématique n°3**

### **Prouesse technologique, ouvrages d'art et architecture**

Le canal du Midi est la réalisation la plus marquante du règne de Louis XIV. La présente thématique doit pouvoir montrer la qualité et la diversité des ouvrages d'art qui furent bâtis à cette occasion et rendre compte de l'impact de ce chantier dans la conscience des contemporains.

#### **A. Prouesse technique par son gigantisme (premier canal de cette ampleur)**

La construction du canal du Midi relève d'une véritable prouesse technologique pour le XVIIe siècle. En effet, jamais une voie navigable longue de 240 km et entièrement artificielle, n'avait été conçue et réalisée. Toutefois, les techniques et savoir-faire utilisés pour le canal du Midi s'appuient sur une longue expérience de bâtisseurs, issue des siècles passés. Citons les expériences innovantes telles l'écluse à sas mise au point en Italie au XVe siècle ou le canal à bief de partage commencé en 1604 sous Henri IV pour le canal de Briare, sans oublier les mémorables travaux d'adduction d'eau conduits par les Romains. Le canal du Midi reprend toutes ces technologies, mais ses ingénieurs les amendent et conçoivent des projets d'une ampleur jamais atteinte durant la seconde moitié du XVIIe siècle.

La conception du canal repose sur plusieurs choix. Riquet, son concepteur principal, opte pour la création d'une voie d'eau entièrement artificielle, ne reprenant le lit d'aucun cours d'eau existant. Il a donc nécessité des terrassements extraordinaires effectués à la pelle et à la pioche. Il choisit également de réaliser un canal composé d'une succession de biefs horizontaux séparés les uns des autres par des écluses. Parmi eux, est creusé le bief le plus long de son époque, dit le « Grand Bief » ; long de 54 km, il joint l'écluse d'Argens à celle de Fonseranes.

La prouesse réside aussi dans la réalisation du système d'alimentation de la Montagne Noire : la création d'une rigole en deux tronçons (en montagne et en plaine) d'une longueur de 76 kilomètres, complétée par un réservoir d'une taille inédite permet une alimentation efficace du seuil de partage des eaux à Naurouze, à 189 mètres d'altitude. La finesse des travaux de nivellement et la hardiesse des dimensions du barrage de Saint-Ferréol rapprochent l'exploit de cette réalisation de celle de l'adduction d'eau de la ville antique de Nîmes pour laquelle fut construit le pont du Gard.

Un autre exploit en est sa durée de réalisation : 14 années, représentant une véritable prouesse pour un ouvrage si important. Mais s'il est inauguré en 1681, il ne sera véritablement fonctionnel qu'en 1694, après les apports de Vauban.

Le canal du Midi constitue bien un ouvrage novateur et hors-norme par la complexité des défis à relever afin d'assurer son fonctionnement d'ensemble. Admiré par ses contemporains du XVIIe siècle, il est considéré jusqu'au milieu du XIXe siècle comme le moyen de transport le plus performant en Languedoc.

#### **Points clé :**

- La dimension globale de la réalisation (240 km de ligne navigable ; 76 km de rigoles)
- Les choix techniques privilégiés par Pierre-Paul Riquet pour assurer la pérennité de la voie d'eau

- Une rapidité d'exécution comparée aux moyens techniques disponibles
- Un canal vite dénommé la Merveille de l'Europe qui resta une référence pour tous les bâtisseurs de canaux.

## **B. Prouesse par l'innovation technologique des grands ouvrages d'art**

On dénombre environ 340 grands ouvrages d'art qu'il a fallu construire pour le passage du canal du Midi.

Parmi ceux-ci, les écluses sont les ouvrages clé du dispositif. S'inspirant d'écluses déjà construites (sur le Lot ; pour le canal de Briare) Riquet fait mettre au point un type de sas d'écluses unique en son genre, soit des bassins en forme ovale permettant aux murs de mieux résister à la pression des terres lorsque le niveau de l'eau du sas est au plus bas. Pour franchir les dénivelés, l'écluse possède un à plusieurs sas. Si cette solution n'était pas nouvelle (car déjà mise en œuvre pour le canal de Briare), le canal du Midi comptera la plus belle échelle d'écluses jamais construite en France avec 8 sas accolés et 9 portes : l'écluse de Fonseranes.

Pour avoir assez d'eau durant l'année, Pierre-Paul Riquet fit édifier le plus grand barrage de son temps à Saint-Ferréol. Cette digue immense a fait craindre le pire aux populations placées en aval du barrage. Car construit sans référent, la solidité de l'édifice pouvait-elle être garantie ? A sa mise en eau, crainte et admiration devaient être intimement liées. Le temps fera s'estomper la crainte et l'admiration en sortit renforcée.

Sur l'itinéraire du canal, le croisement avec les rivières était un point délicat. Les chaussées qui barraient le lit des cours d'eau et assuraient une profondeur indispensable aux besoins de la navigation présentaient des désagréments en temps de crue. Riquet expérimenta la construction d'un pont canal pour franchir la rivière du Répudre, prenant certainement exemple sur un modèle italien. Deux autres aqueducs furent aussi construits, toutefois d'une taille plus modeste.

Autre réalisation d'exception, le tunnel de Malpas a été le premier ouvrage de ce type jamais réalisé. Pierre-Paul Riquet était bien renseigné sur l'existence du petit aqueduc de drainage de l'étang de Montady qui passe sous la colline d'Ensérune. Il était convaincu que son canal pourrait passer à travers ce relief sans trop de difficulté. Malgré l'influence de nombreux détracteurs, il s'acharna à faire creuser cette voûte et gagna son pari. Le tunnel du Malpas sera une source d'étonnement pour les usagers de la voie d'eau durant tout le XVIIIe siècle. Ce sera l'ultime acte de bravoure de Pierre-Paul Riquet.

Vauban, missionné par Louis XIV pour mettre en perfection le canal, s'inspira fortement des ouvrages déjà en place pour proposer les améliorations nécessaires.

Poursuivant l'œuvre de Riquet, il commanda la construction de 49 aqueducs et ponts canaux. De nouveaux épanchoirs et déversoirs furent aménagés aux points stratégiques. Il renforça également le système d'alimentation en eau en faisant surélever le barrage de Saint-Ferréol pour accroître la capacité de cette réserve. Le remplissage du barrage est sécurisé par la prolongation de la rigole de la Montagne et l'aménagement de la voûte des Cammazes qui permet de grossir le débit du Laudot.

#### Points clé :

- Des ouvrages robustes à l'architecture soignée qui s'inspirent de modèles européens (écluse ovale ; pont canal)
- Des créations innovantes qui forcent l'admiration : barrage de St Ferréol, tunnel du Malpas
- Les imperfections du canal de Riquet : le diagnostic de Vauban (1686) et les solutions apportées

### C. Des constructions accessoires indispensables

Un canal est une infrastructure complexe qui doit posséder des dispositifs de sécurité pour réguler le niveau de l'eau dans sa cuvette. Dans ce but, des déversoirs et des épanchoirs furent placés aux points stratégiques afin d'éviter un trop plein pouvant causer des catastrophes. Ces ouvrages, quoique souvent modestes, n'en sont pas moins construits avec soin. On les trouve sur les 240 km du linéaire.

Quand le déversoir ne suffit plus, il faut trouver une solution. Au croisement du canal et du Libron, un ouvrage a été conçu au XVIIIe siècle, repensé au XIXe siècle : un aqueduc mobile, unique en France, a permis de se protéger des crues du fleuve.

Après de tous ces ouvrages d'art dont le fonctionnement nécessitait une intervention humaine, des maisons d'habitation ont été construites. Elles témoignent aujourd'hui d'une organisation dévouée au parfait fonctionnement de la machine hydraulique pour le plus grand bien de la navigation.

Pour la facilité des échanges, des ports ont aussi été aménagés sur les points les plus actifs du canal. En arrière des quais, des entrepôts ont été disposés pour recevoir les nombreuses et diverses marchandises qui transitaient sur la voie d'eau. Dans le périmètre de certains ports ont été disposées des cales de radoub destinées à l'entretien des bateaux.

#### Points clé :

- Les ouvrages mineurs qui garantissent la sécurité de l'ensemble : déversoirs ; épanchoirs ; contres-fossés
- Un personnel indispensable au bon fonctionnement du canal, logé au plus près de l'exercice de sa mission
- Des aménagements destinés à faciliter le travail des bateliers : ports ; entrepôts ; chantiers de radoub

### D. Une infrastructure qui n'a cessé d'être modernisée

N'oublions jamais que le canal du Midi était une entreprise qui devait rester compétitive dans un contexte économique toujours mouvant. Des adaptations furent souvent nécessaires pour lui conserver son efficacité.

Les écluses offrent un bon exemple de cette recherche d'efficacité : les portes en bois étaient d'abord équipées d'un empellement à vis. L'ouverture des ventelles était lent. Pour satisfaire le besoin d'accélérer les manœuvres, la vis fut remplacée par un cric à crémaillère au milieu du XIXe siècle. Puis, dans la première moitié du XXe siècle, les portes en bois ont été remplacées par des portes en acier riveté, mettant en tension la cohabitation des matériaux modernes et anciens. Les crics ont été motorisés (les premiers, à Fonseranes dans les années 1942-1943), puis automatisés.

Contre une concurrence qui s'annonce féroce, les grands moyens peuvent se justifier. Ainsi, en 1854, devant le danger de la mise en service de la voie de chemin de fer Bordeaux-Sète, la Compagnie du canal du Midi engage de gros investissements pour construire le pont canal sur l'Orb, moderniser les ouvrages du Libron, aménager la traversée de l'Hérault.

Un siècle plus tard, pour résister au transport routier en plein essor, d'autres investissements sont consentis pour mettre le canal du Midi au gabarit Freycinet. Cette modernisation ne tiendra pas trop compte, sauf pour l'exceptionnelle écluse de Fonseranes, de la qualité architecturale des ouvrages anciens. Suspendu en 1984, Le programme restera inachevé, laissant un grand nombre d'écluses aux dimensions du XVIIIe siècle.

La patrimonialisation du canal du Midi et son inscription sur la liste du patrimoine mondial en 1996 n'ont pas figé la voie d'eau dans un état passé. Le canal continue de vivre et s'adapte aux nouveaux usages et aux nouvelles contraintes. L'approche patrimoniale permet de penser une évolution en douceur, respectueuse de son prestigieux passé et de la qualité de ses ouvrages pluriséculaires.

#### Points clé :

- Un canal vivant qui s'adapte à son temps et sur lequel prennent place les dernières innovations techniques
- Une voie d'eau qui a toujours dû évoluer pour conserver son attractivité économique
- Une patrimonialisation récente qui ne fige pas le canal mais qui encadre son évolution pour préserver sa qualité architecturale et paysagère.

## **Fiche thématique n°4**

### La gestion de l'eau du canal du Midi

Le canal du Midi est une formidable machine hydraulique. La gestion de l'eau, de son captage à son utilisation pour les multiples usages qu'elle permet, est l'activité centrale du gestionnaire. La thématique 4 doit permettre de donner les clés de compréhension du fonctionnement courant du canal, des difficultés qui peuvent survenir (crues, sécheresses), de la manière de surmonter ces obstacles.

#### **A. Conception du système d'alimentation du canal du Midi**

Les choix de conception même du canal du Midi, soit une voie d'eau artificielle avec un bief de partage, ont entraîné d'emblée le problème de son alimentation et de la gestion de ses eaux. Celui-ci a été résolu par Riquet au XVII<sup>e</sup> siècle. Le seuil de Naurouze, le point le plus élevé du canal, là où il n'y avait qu'une maigre source, a été alimenté via la rigole de la Plaine (38 km de long) par un détournement partiel du Sor, rivière descendant de la Montagne Noire. Cette rivière du versant océanique est enrichie de toute l'eau drainée sur le versant méditerranéen de la Montagne Noire par la rigole de la montagne (24 km de long) qui se déverse dans la vallée du Sor au point du Conquet. Ainsi, les eaux cumulées des ruisseaux et rivières de la Montagne Noire, conduites à Naurouze, alimentent le bief de partage une grande partie de l'année. Quand l'eau vient à manquer dans les rivières, le déficit est compensé par l'utilisation de volumes déstockés du réservoir de Saint Ferréol, conçu par Riquet et construit sur la rivière du Laudot : elle alimente la rigole de la plaine au point des Thomasses.

Avec le temps, ce dispositif fut renforcé par plusieurs modifications. Vauban augmenta la réserve de Saint Ferréol et fit prolonger la rigole de la Montagne pour permettre, au besoin, de conduire les eaux de la rigole de la Montagne dans la vallée du Laudot. Un autre réservoir a été construit de 1777 à 1782 sur la rivière du Lampy et alimente depuis la rigole de la Montagne.

Des prises d'eau en rivière sur le tracé du canal ont aussi été aménagées : sur le Fresquel, l'Orbiel, la Cesse, l'Orb, l'Hérault, l'Aude. Ainsi, de Toulouse à l'étang de Thau, l'alimentation du canal bénéficie de ressources diversifiées.

#### **Points clé :**

- La conception initiale du système d'alimentation
- Les modifications engendrées par le programme Vauban
- Les apports postérieurs rendus nécessaires par l'émergence de nouveaux besoins (alimentation du canal de Jonction, besoins pour l'irrigation)

#### **B. La difficile cohabitation du canal et des rivières**

Un autre problème de taille se pose aussi au canal du Midi. Suivant un tracé entièrement artificiel allant d'ouest en est, le canal coupe sur son chemin nombre de cours d'eau naturels. Ces derniers, mélangeant leurs eaux et leurs alluvions au canal, envasent celui-ci ou le font déborder lors des crues. À cette fin, des épanchoirs ont été multipliés au fil du temps pour déverser les excédents, évitant ainsi le débordement du canal. Quant aux aqueducs et ponts-canaux, ils



servent à ce que, d'une part, les eaux du canal et, d'autre part, celles des cours d'eau ainsi que leurs alluvions, ne se mêlent pas. Mais, malgré les ouvrages d'art pour réguler les niveaux d'eau et éviter l'envasement du canal, les problèmes ont parfois été complexes à résoudre. La gestion de l'irrégularité du Libron, fleuve près d'Agde, en offre un excellent exemple. Il fut construit dans un premier temps un aqueduc connu sous le nom de Radeau du Libron qui mettait en œuvre une barge spéciale pour protéger le canal en cas de crue. Ce dispositif s'avèrera insuffisant et fut remplacé en 1855 par un ouvrage unique en son genre fait de sas autonomisant le plus possible les eaux du canal et du Libron ainsi que les alluvions de ce dernier.

**Points clé :**

- Le franchissement des rivières suivant la conception initiale : technique et problèmes posés
- Le modèle du pont canal du Répudre et les préconisations du programme Vauban
- Les cas les plus difficiles : franchir l'Ognon, l'Orb, le Libron

### **C. Les usages de l'eau au fil du temps**

Le canal sert de voie de navigation. Mais bien d'autres usages s'y sont ajoutés, entre autres lavoir et abreuvoir et plus encore l'irrigation agricole dont la ponction correspond à environ 52 % des volumes en eau du canal, et jusqu'à 80% pour celui de la Robine. Ainsi, les prises d'eau sur les cours d'eau (comme sur l'Aude) et les réservoirs se sont multipliés pour alimenter l'eau du canal. Actuellement, la gestion des eaux du canal et de beaucoup de rivières et fleuves est interconnectée pour assurer un équilibre des eaux le plus harmonieux possible. Celle-ci est de plus en plus complexe à assurer à cause du changement climatique (excès de pluviométrie, déficit hydrométrique prolongé et chaleur trop importante) et des réglementations (pollution de l'eau, débits réservés, protection de la biodiversité), conduisant à une gestion la plus économique possible de l'eau et une anticipation maximale des variations hydrauliques. Ainsi, l'automatisation de vannes et l'installation d'appareils de mesure des niveaux d'eau, en cours de déploiement par Voies navigables de France, vont permettre une gestion plus précise et rapide du canal.

**Points clé :**

- Les besoins en eau pour le fonctionnement du canal à l'usage de la navigation
- Les autres usages de l'eau au fil du temps et un usage agricole de plus en plus fort
- L'intégration du canal dans un système de circulation d'eau à l'échelle régionale au service d'un multiusage de l'eau
- Le travail quotidien des agents du canal pour assurer la satisfaction des usages multiples
- La technologie au secours du canal : utilisation d'outils de pointe pour améliorer la gestion hydraulique du canal

## **Fiche thématique n°5**

### Navigation et autres usages

Le canal du Midi a été conçu pour le transport de marchandises et de passagers. Toutefois, au fil du temps, d'autres usages se sont implantés, développés, jusqu'à transformer en profondeur l'image initiale du canal.

#### **A. Un canal de navigation à travers le Languedoc**

La fonction première du canal du Midi est la navigation. Initialement, le canal du Midi est pensé par la Monarchie pour favoriser le transport et le commerce du Languedoc, tout en évitant le passage par le détroit de Gibraltar alors aux mains de l'Espagne. Et il a indéniablement réussi à revitaliser le Languedoc, en permettant l'exportation de produit locaux et la pénétration de produits étrangers. Cependant, il n'a jamais servi de voie commerciale internationale.

Sa fonction de transport prend son essor surtout à partir du XVIIIe siècle et est concomitante avec l'installation des ports, hangars... le long du canal. Le commerce et la production de blé, de vin du Languedoc, des draps, de la soie et du sel... s'en trouvent vivifiés par des débouchés régionaux touchant le sud de la France. Le canal facilite aussi l'importation de savon, de riz, de poissons séchés, d'épices et de teintures. Il entraîne l'accroissement de l'activité des exploitations agricoles et des installations artisanales et industrielles (par exemple la meunerie) ou encore par la création de chantiers navals.

Les barques de marchandise sont tirées par des chevaux et leur capacité passe de 60 à 120 tonnes au début du XIXe siècle. Quant aux barques de poste conçues pour le transport des voyageurs, elles permettent un transport rapide, sécurisé et régulier d'une extrémité à l'autre du canal. Ainsi, plus de 110 000 000 de tonnes-kilomètres de marchandise et près de 100 000 passagers sont transportés sur le canal en 1856.

La concurrence du rail au milieu du XIXe siècle porte atteinte à l'activité du canal où le transport des passagers disparaît, mais elle reste importante et essentielle à la vie du Languedoc.

La batellerie du Midi retrouve quelques forces au début du XXe siècle, quand l'État, nouveau propriétaire du canal depuis 1898, supprime les taxes sur la navigation. La motorisation des bateaux dans les années 1930 facilite aussi le travail des bateliers. Mais cette dynamique est progressivement contrecarrée par le développement du transport routier et la petitesse du canal n'autorisant pas la navigation de péniche de fort tonnage.

Malgré les actions engagées en 1977 pour moderniser la voie d'eau, la batellerie décline. Le fret de marchandise disparaît complètement à la fin des années 1980. Mais les bateliers n'ont pas dit leur dernier mot. Un retour partiel à son rôle initial de fret, comme l'a initié le Tourmente en 2014, est envisagé par quelques-uns qui croient aux vertus du transport fluvial, économique en énergie.

#### **Points clé :**

- Les raisons qui ont poussé Louis XIV à lancer la construction du canal
- Un succès commercial qui dure 150 ans
- Quels sont les bateaux qui naviguent sur le canal ?
- Que transporte-t-on sur le canal ?
- Avantages et inconvénients de la navigation sur le canal
- Les concurrences du rail et de la route

- La fin du XXe siècle est-elle celle aussi de la navigation marchande ?

## B. Les autres usages traditionnels de l'eau

L'eau présente dans la cuvette du canal a attiré les convoitises dès la mise en service du canal. Cette ressource indispensable aux activités humaines a été jalouée par les communautés riveraines qui n'ont eu de cesse de négocier un accès à l'eau. Mais cette ressource était sous étroite surveillance, les gardes du canal étant particulièrement vigilants à toutes les infractions pouvant être commises.

Devant l'impossibilité de surveiller efficacement un linéaire de 240 kilomètres, l'administration du canal transigea et accepta certains usages, sous condition d'organiser un accès à l'eau qui ne causerait pas de dommages aux berges du canal. Cet accord fut codifié dans une convention de 1739.

Ainsi, les communautés qui en faisaient la demande pouvaient obtenir la création d'un abreuvoir pour leurs troupeaux. A d'autres endroits, ce sont des lavoirs qui furent aménagés. Puis, ce sont des autorisations de pêche qui furent délivrées contre paiement d'un droit. Ces usages n'impactaient pas sérieusement la quantité d'eau présente dans chaque bief.

Les autorisations pour des prises d'eau destinées à l'irrigation furent beaucoup plus restreintes. Les volumes qui sortaient du canal n'étaient plus disponibles pour la navigation, toujours prioritaire. Ce n'est qu'au milieu du XIXe siècle que cet usage s'est développé. Il s'accrut rapidement avec la crise du phylloxera qui décimait le vignoble et que la submersion hivernale des ceps permettait de sauver. Elle s'accrut encore au XXe siècle avec l'émergence d'une agriculture productiviste gourmande en eau. De nos jours, la gestion savante des eaux par le biais d'un réseau complexe de retenues et de cours d'eau sert à réguler les niveaux d'eau et à irriguer près de 40 000 hectares de terres agricoles.

### Points clé :

- L'eau, une ressource convoitée et protégée dès la mise en eau du canal
- Les besoins des communautés riveraines : abreuvoirs ; lavoirs
- L'eau agricole : anecdotique au XVIIIe siècle, elle monte en puissance au XIXe siècle et s'affirme au XXe siècle.

## C. L'utilisation de la force hydraulique

Le couple eau et dénivelé est depuis longtemps synonyme d'énergie. Il n'est donc pas surprenant de voir construire des moulins en parallèle d'écluses offrant un fort dénivelé. Les moulins à blé étaient les plus nombreux : trois à Toulouse (Bayard, Matabiau, Minimes) ; un à Castanet ; un à Ayguesvives ; un à Laplanque ; trois à l'écluse quadruple de Saint-Roch ; etc...

Moulins à blé, moulins à plâtre, moulins à scie : la force hydraulique permettait diverses activités. Ces unités de production étaient d'un bon rapport pour l'administration du canal. Les bâtiments construits à cet usage, aujourd'hui désaffectés, témoignent de cette économie perdue. De nos jours, le développement de microcentrales produisant de l'électricité pourrait offrir une seconde chance à ces installations anciennes.

#### Points clé :

- L'énergie hydraulique vite utilisée : la construction des moulins
- Combien de moulins sur le canal du Midi ? Où se trouvent-ils ?
- A quoi servaient ces moulins ? Moudre le blé, le plâtre, scier le bois, produire de l'électricité
- Quel avenir pour cette énergie ?

### D. Usages touristiques, sportifs, récréatifs et culturels

Les berges du canal sont depuis longtemps un espace de détente pour les populations riveraines : promeneurs, vendeurs de glace ou loueurs de chaises animaient ses berges dans les zones urbanisées.

La navigation de plaisance dont l'essor remonte au début du XXe siècle, va connaître un développement croissant dans les années 1960. Le canal entame sa mutation vers de nouveaux usages touristiques et de loisirs avec les premiers loueurs de bateau. Ce tourisme fluvial a nécessité la création de nouvelles infrastructures tels des ports nouveaux dédiés à ces petites embarcations : Port Sud à Ramonville, Port la Robine à Sallèles d'Aude ou le port de Colombiers en sont les plus anciens exemples. La navigation de transport de fret ayant disparue, le canal du Midi est aujourd'hui un lieu de navigation de plaisance, en croisière de plusieurs jours ou en location de quelques heures. Des exploitants de bateaux de promenade proposent des visites guidées d'une portion de canal. Les randonneurs à pied ou à vélo parcourent ses berges, parfois en itinérance, sur le réseau européen de cyclotourisme ou celui des GR. Hébergements, restauration, rafraîchissements se sont installés aux lieux de halte touristique.

Les usages de mobilité, récréatifs ou sportifs (promenade, course à pied, etc.) se développent, surtout autour des centres urbains profitant de la fraîcheur de l'eau et de l'ombre des arbres, ainsi que pour des déplacements quotidiens comme le déplacement domicile/travail. Les usages culturels (visite de sites, de villes, de ports) font également partie des usages liés à présent au canal. De nos jours, cette mutation se poursuit avec des fonctions paysagères, de maintien de la biodiversité, patrimoniales (citons son inscription UNESCO). Ses fonctions à venir seront sans doute plus diverses qu'autrefois, avec par exemple le développement d'activités culturelles tel le festival Convivencia.

#### Points clé :

- Le canal : un environnement agréable depuis longtemps plébiscité comme espace de détente
- La navigation de plaisance : origine, évolution et importance économique
- De nouvelles infrastructures pour les plaisanciers navigants : ports, haltes nautiques, stations de dépotage, etc.
- Des activités sur berges tournées vers l'accueil du public : hébergement, restauration, offre culturelle, etc.

### E. Un lieu habité

Le canal est parsemé de maisons d'habitation qui permettaient de loger le personnel de l'administration. La maison éclusière en est le plus fort emblème. Avec la baisse des effectifs et la disparition de l'obligation, pour un agent du canal, de loger sur le lieu d'exercice de ses missions, beaucoup de logements se sont retrouvés vacants. Même s'il reste encore des agents logés dans ces maisons, la reconversion des logements vacants en lieu d'accueil (chambre

d'hôtes, restaurant, etc..) et en habitation pour des personnes extérieures à l'administration du canal a permis de conserver une présence humaine sur le canal.

Cette présence est renforcée par un habitat qui, hier, était réservé aux bateliers : le bateau logement. Avec l'arrêt du transport de fret, des péniches ont été converties en appartement flottant. A certains endroits, ce sont de véritables quartiers fluviaux qui se sont créés, comme à Ramonville-Saint-Agne où plusieurs dizaines de péniches sont amarrées à demeure.

**Points clé :**

- Le canal : un lieu habité depuis son origine
- Les mutations du statut des occupants
- Habiter sur l'eau : le développement du bateau logement

## **Fiche thématique n°6**

### **Hommes et femmes du canal**

Le canal appelé canal royal du Languedoc, puis canal du Midi après la Révolution, est bien une œuvre faite par les Hommes, pour les Hommes. Ainsi, va rapidement se développer une vie autour de lui. De véritables communautés vont peu à peu se construire, avec leurs codes, leurs règles, leurs traditions, jusqu'à engendrer des dynasties qui perdureront sur des siècles : les gens de la rive (éclusiers, ouvriers, ingénieurs) et gens de l'eau (bateliers, patrons de barque, mariniers), sans oublier la constellation de métiers qui gravite autour du canal, qui vit de son activité.

#### **A. Les grandes figures de l'histoire du canal**

L'histoire du canal du Midi est liée à quelques grandes figures dont il est important de rappeler le rôle : Pierre-Paul Riquet ; Vauban et Antoine de Niquet ; Arthur-Richard Dillon ; ... Les actions de ces hommes ont eu un impact particulier sur le territoire autour du site pilier du Somail.

- Il sera important d'indiquer aux visiteurs les liens qui existent encore dans la conscience collective entre ces personnalités et ce territoire.

#### **B. Les anonymes de l'épopée de la construction**

Outre les éminents personnages qui ont œuvré à la conception et à la réalisation du canal de communication des deux mers, de nombreux hommes et femmes ont travaillé pour sa construction. Le chantier emploiera jusqu'à 12 000 personnes, ce chiffre variant notablement au rythme des saisons agricoles. Il s'agit de creuser, piocher, déplacer les remblais, mais on fait également appel à des maçons, des charpentiers, des forgerons, des tailleurs de pierre, des niveleurs, des charretiers, etc. La main d'œuvre est recrutée librement et relativement bien payée. L'objectif étant de fidéliser les ouvriers, afin que le chantier puisse avancer rapidement. Aux archives du canal du Midi, on peut retrouver des listes de ces employés et artisans qui ont participé à sa construction.

##### **Points clé :**

- Être le plus exhaustif possible sur les métiers qui ont été utiles à la construction du canal
- Hommes, femmes, enfants : combien furent-ils ? d'où venaient-ils ? Quels étaient leur nom ?

#### **C. Les métiers du premier plan**

La mise en service de la voie d'eau suppose l'emploi d'un personnel spécialisé et contrôlé par les propriétaires du canal. En prenant l'exemple de la direction particulière du Somail, il pourra être décrit les diverses fonctions des employés de l'administration du canal : directeur particulier, receveur, contrôleur des expéditions, garde magasin, éclusier, garde épanchoir, etc... Un focus sur les logements du personnel au Somail pourra être proposé. Si les métiers ont connu une forte évolution, il reste encore des hommes et des femmes qui travaillent au quotidien au fonctionnement du canal. Les agents de VNF assurent la permanence d'une indispensable présence humaine au service de la voie d'eau et de ses usagers.

Les bateliers étaient les personnages les plus emblématiques du canal. Le patron sur sa barque avec sa famille et le postillon qui conduisait l'attelage étaient les principaux acteurs de la voie d'eau. Paradoxalement, ils n'ont pas marqué le territoire. Le bateau disparu, on trouve des

traces discrètes de leur vie en interrogeant les abords du canal : un signe distinctif sur une maison où s'est retiré un batelier, un nom sur un banc d'église, une tombe dans un cimetière proche.

La communauté des bateliers a été durement secouée lors des différents changements de propriétaires et de gestionnaires du canal. Notamment lorsque le canal passa sous l'administration de la compagnie des chemins de fer du Midi de 1858 à 1898. Concurrencé par le train, le transport de fret diminuera inéluctablement sur le canal, avec néanmoins des hauts et des bas. Le pic de transport fut atteint dans les années 1970 qui furent des années de labeur intense pour les bateliers devant assurer le transport des céréales vers l'Afrique. Pourtant, le transport de marchandise disparaîtra totalement à la fin des années 1980, laissant une profession entière sans emploi. Quelques bateliers ont fait le choix de convertir leur péniche en bateau promenade ou en bateau hôtel. Récemment, quelques expérimentations pour relancer certaines formes de fret ont été réalisées. La batellerie n'a peut-être pas dit son dernier mot. Pour l'heure, les bateaux de tourisme ont remplacé les barques marchandes. La plaisance fluviale concerne une catégorie de navigant qui n'a souvent que peu de liens historiques avec le canal du Midi.

**Points clé :**

- Faire connaître les métiers des employés de l'administration du canal à travers l'exemple de la division du Somail
- Quels sont les métiers de la voie d'eau aujourd'hui ?
- Faire surgir l'image des bateliers : leur mode de vie ; leurs origines ; les ports d'attache ; la vie après le bateau
- La mutation de la batellerie et les nouveaux marins d'eau douce

## **D. Les métiers de seconde ligne**

Toute une vie se développe également autour de la navigation et de ses escales : charpentiers de marine, aubergistes, palefreniers, fournisseurs des relais de chevaux, marchands, prêtres, artisans, lavandières, etc... Ces acteurs résident souvent à proximité du canal. Certains ont même leur chantier dessus, comme les charpentiers qui construisent et réparent les barques. Bon nombre d'activités font partie du passé. On ne verra plus de cordier sur les berges du canal, ni de tonnelier. Mais le cafetier et le restaurateur ont remplacé les aubergistes d'hier tandis que le réparateur de vélo a succédé au maréchal ferrant. Le charpentier de marine a laissé la place au chaudronnier qui restaure les coques en métal des péniches. Le prêtre officie toujours dans la chapelle du Somail. De nos jours, de nouveaux professionnels fréquentent le canal et ses abords : les loueurs de bateau de plaisance, les guides conférenciers, etc.

De nombreux bâtiments témoignent de ces activités. Ils nous racontent une histoire du canal du Midi.

**Points clé :**

- Les métiers en appui mais indispensables aux activités de la voie d'eau
- L'évolution des métiers : les métiers disparus et les autres
- Les traces de ces activités dans le paysage du canal

## E. Les usagers non sédentaires

Le canal accueille des usagers qui animent son paysage et dont il faut prendre soin. Hier les passagers des barques de poste ; aujourd'hui les plaisanciers, les randonneurs et les cyclotouristes. On peut y ajouter les porteurs d'activité qui fréquentent ponctuellement les berges du canal, le temps de conclure une affaire, de trouver un batelier qui emportera le fret (paysans, vigneron, négociants), de prendre livraison d'une cargaison.

Sans être ni « gens de terre », ni « gens de l'eau », l'utilisateur non sédentaire est au cœur de la société du canal : il l'anime et la fait vivre.

### Points clé :

- L'utilisateur non sédentaire : un acteur clé de la société du canal
- Qui sont ces gens qui donnent vie au canal ?





même de cet ouvrage est ainsi intimement liée à la configuration géographique et paysagère des espaces qu'il traverse.

La découverte des paysages, vécue selon des principes d'itinérance au fil de l'eau, s'appuie sur une découverte cinématique, où le voyage est rythmé par des jeux de covisibilités parfois fugaces entre le paysage environnant et celui du canal, et des effets de fenêtres paysagères. Le canal donne ainsi à voir les paysages ruraux et urbains traversés, tout en se cachant dans les creux de la topographie. Ces configurations souvent encaissées du canal amènent ainsi régulièrement une lecture difficile de ses abords au delà des talus végétalisés, et conduit parfois à une déconnexion du canal avec ses paysages environnants. Malgré cela, la valeur pittoresque du canal s'exprime et se lit, dans cette approche cinématique de l'itinérance paysagère qui suit le fil de l'eau, et cela participe de la mise en scène du canal et de la lecture et la compréhension de ses interactions avec les paysages traversés. La présence du canal se lit également depuis un certain nombre de points hauts offrant des points de vue panoramiques permettant d'apprécier l'inscription du canal dans son contexte territorial.

#### Points clé :

- Les 5 grands ensembles géographiques traversés par le canal
- Les différents paysages du canal : les abords
- La manière dont le canal s'est installé dans le paysage primitif
- La découverte des paysages du canal : depuis les hauteurs ou au fil de l'eau

## B. Le paysage resserré autour du canal du Midi / Liens territoires-canal

### 1. Relation du canal avec son proche environnement / les voies de communication

Le tracé du canal s'inscrit dans un grand couloir historique et naturel de communication, entre les reliefs, et différents aménagements témoignent de ce riche passé de couloir de circulation. Ainsi, dans la plaine languedocienne, le canal suit le parcours de la voie Aquitaine de Toulouse à Capestang. Il constitue également un trait d'union entre les différentes villes du Languedoc (Toulouse, Villefranche-de-Lauragais, Revel, Castelnaudary, Bram, Carcassonne, Trèbes, Homps, Capestang, Béziers, Agde, Sète, Narbonne). Axe principal des communications Est-Ouest en Languedoc de la fin du XVIIe au milieu du XIXe siècle, il fut doublé par la voie de chemin de fer Bordeaux-Sète inaugurée en 1857. Le réseau routier n'est pas en reste avec un axe de routes nationale et autoroutière (l'autoroute des deux mers a été inaugurée en 1979) qui se surimpose au canal. Même le transport aérien empruntera un temps l'axe du canal, du temps des liaisons aéropostales Toulouse-Méditerranée et avant l'invention des moyens modernes de navigation aérienne.

### 2. L'influence du canal sur les territoires traversés / L'apport du transport fluvial

Le canal du Midi a permis de générer de nouveaux débouchés agricoles et commerciaux. Les activités agricoles se sont développées, en fonction des capacités des différents terroirs (grandes cultures, viticulture, vergers...). De vastes fermes se sont installées à proximité de la voie d'eau ainsi que des maisons de maître. Des activités économiques de transformation et de production ont également été développées (vin, moulins, tuiles, etc.).

Les habitants de Castelnaudary ont ainsi saisi dès l'origine l'intérêt qu'ils pouvaient tirer de l'infrastructure, et ont fait modifier le tracé projeté, moyennant rétribution financière, pour faire passer le canal au plus près de leur ville. Favorisés par la création d'un vaste plan d'eau, ils sauront en tirer parti

pour y installer à la fois chantier naval et lieu d'échanges. La physionomie de la ville en a été changée. A l'inverse, les élites de Carcassonne n'ayant pas voulu assumer le surcoût d'une déviation par leur cité, le canal fut aménagé à 2 kilomètres au nord de la ville. Il leur faudra attendre 1810 pour que la déviation de Carcassonne soit effective, modelant tardivement le paysage de la ville basse.

Les activités générées par la présence du canal ont engendré la construction de nombreux bâtis (bâtiments d'administration et d'exploitation du canal, magasins de stockage de marchandises, lieux d'accueil des voyageurs comme les dînées, couchées, chapelles). Des hameaux ont spécifiquement vu le jour comme à Négra ou au Somail, où les voyageurs des barques de poste s'arrêtaient pour se restaurer et dormir ou au Ségala, près de Naurouze, où se développa au milieu du 19e siècle une activité économique autour du commerce céréalier et notamment du blé. Quant au port de Sète, il fut entièrement construit dans le même temps que le canal, ouvrant un débouché sur la Méditerranée et transformant radicalement le site sauvage du cap de Sète.

Les marques du passage du canal dans les territoires sont nombreuses. Influence sur les cultures, multiplication des bâtis en rase campagne, expansion des pôles urbains : autant de points qui scandent les paysages ainsi modelés.

### 3. L'influence du canal sur les territoires traversés / Les apports de l'eau

La création du canal a modifié le rapport à l'eau dans les territoires traversés. En apportant de l'eau à des endroits où il y en avait peu, il a permis le développement de l'irrigation des terres agricoles. Des propriétaires de grands domaines agricoles ont pu bénéficier de cette précieuse ressource et passer d'une agriculture vivrière à une agriculture productiviste. Ceci ne fut pas sans conséquence sur les paysages des bords de canal. Avec une meilleure maîtrise des sciences de l'hydraulique, des zones de marais ont été également drainées pour être « assainies », favorisant leur exploitation (ex : drainage des marais de Marseillette, Quarante, etc.).

#### Points clé :

- Le canal du Midi : l'une des 5 voies de communication qui s'inscrivent dans le paysage
- Les activités du canal génèrent l'installation de nombreux bâtis qui scandent le paysage
- L'influence des activités du canal sur la composition du paysage agricole

## C. Le canal, élément clé du grand paysage

### 1. Ses plantations

Les plantations du canal du Midi constituent un des éléments paysagers en perpétuelle évolution. Ce paysage végétal était au début du XXIe siècle plutôt homogène, dominé par les platanes, alors même que les bords du canal ont historiquement accueilli une diversité d'essences : saules, mûriers, frênes, peupliers, ormes, chênes, aulnes, pins maritimes et arbres fruitiers. Les paysages du canal, non immuables, portent ainsi en eux une dimension évolutive au fondement de leur valeur patrimoniale. Dès lors, les arbres utilisés sur le canal du Midi sont représentatifs des grandes campagnes de plantations nationales au cours de l'histoire. Ce n'est qu'au XIXe siècle que sont déployées à grande échelle les plantations de platanes.

La valeur patrimoniale du canal du Midi s'exprime encore aujourd'hui dans une certaine monumentalité paysagère qui repose en partie sur les vestiges de l'impressionnante voûte arborée formée par les

alignements d'arbres centenaires qui le bordent, et les jeux de miroir qui se jouent au gré des ombres et lumières, traduisant une dimension pittoresque certaine de l'ensemble.

L'actuelle entreprise de renouvellement des plantations, imposée par la disparition des platanes, modifie brutalement le paysage emblématique du canal. Mais si la célèbre voûte arborée a déjà largement disparue, elle laisse peu à peu place à de jeunes arbres qui marquent le territoire du sceau de la jeunesse et de l'espoir.

## 2. Sa valeur patrimoniale

Ses fonctions de transport de marchandises s'étant arrêtées, le canal a été reconnu pour sa valeur patrimoniale. Il est aujourd'hui le vecteur d'un développement touristique et en particulier du tourisme fluvial et de diverses activités de loisirs liées à l'itinérance. Le canal et ses paysages sont ainsi aujourd'hui le support des dynamiques touristiques et de découverte qui animent les territoires traversés jalonnés de vestiges historiques, antiques et médiévaux (cité de Carcassonne, Château d'Argens, cité de Narbonne, oppidum d'Ensérune, cité de Béziers, cité grecque d'Agde). Ainsi, chaque élément participant de la grande histoire du canal (ouvrages d'arts, bâtiments, bateaux anciens, etc.) fait sens et participe à l'histoire du territoire.

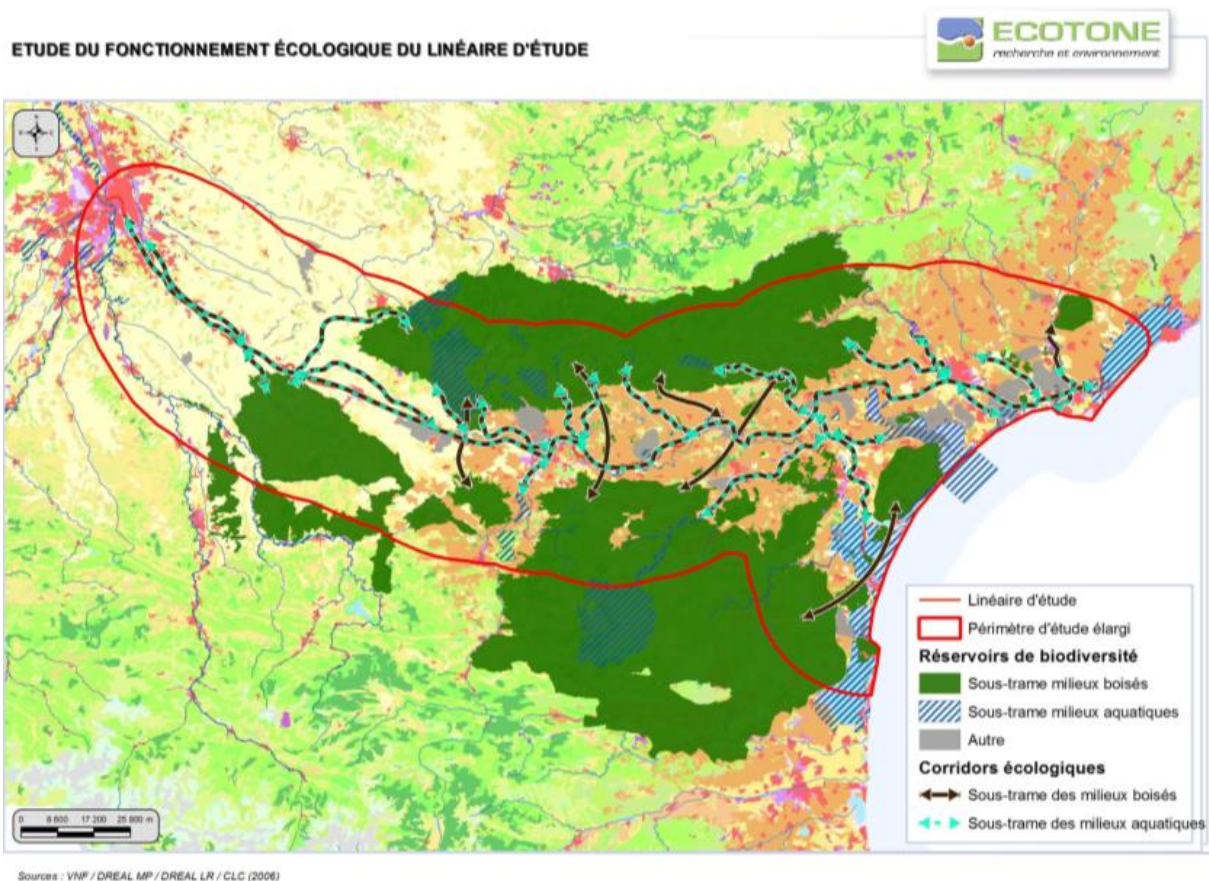
### Points clé :

- L'importance des plantations du canal dans la composition du paysage
- Un paysage évolutif qui a changé plusieurs fois d'identité
- Des plantations initialement de rapport, promues au rang de monument
- Un paysage générateur d'activité touristique
- Un patrimoine « naturel » qui reflète les préoccupations environnementales de notre temps

## Fiche thématique n°8

### La Biodiversité

Le canal du Midi est avant tout considéré comme un ouvrage artificiel, créé entièrement par l'Homme. Cependant il abrite aujourd'hui de nombreuses espèces animales et végétales et constitue un véritable corridor écologique traversant notamment de vastes zones agricoles.



#### A. Corridor écologique (milieux boisés et milieux aquatiques)

Le canal du Midi est identifié comme un véritable corridor écologique (constitutif de la trame verte et bleue dans les Schémas régionaux de cohérence écologique), grâce au ruban de 361 km qu'il dessine à travers terres cultivées, villes et villages. Certaines espèces utilisent en effet les milieux du canal du Midi et ses abords (eau, berges et talus) à des fins de déplacement pour leur alimentation et/ou la migration : oiseaux et chiroptères arboricoles ou cavicoles affiliés aux platanes ; poissons et amphibiens utilisant le canal du Midi et les milieux aquatiques adjacents (cours d'eau, mares, etc.) ; mammifères, reptiles et insectes utilisant le canal, les berges et les talus.

Si l'image emblématique du canal s'inscrit principalement dans le caractère monumental des alignements de platanes, la dimension productive s'amenuise sur ses berges dès le 19<sup>ème</sup> siècle qui tendent à progressivement se renaturer. Une végétation

spontanée se développe avec l'apparition sur certains secteurs de sous-étages sous la strate arborée (à la manière d'une ripisylve de cours d'eau). Le canal du Midi est bordé de plus de 170 000 arbres sous forme d'alignements, de bandes arborées ou de bandes boisées.

Pour les espèces terrestres, la forte fréquentation des berges (vélo, course, etc.) et la présence de platanes relativement peu accueillants pour la biodiversité (à l'exception des oiseaux et chiroptères arboricoles ou cavicoles) limitent les continuités écologiques le long du linéaire. Néanmoins, on peut considérer que cet axe est utilisé par la faune comme vecteur pour la continuité des écosystèmes. En effet, celui-ci représente le seul corridor de déplacement dans le Lauragais, rendu très peu perméable par les cultures agricoles homogènes.

Pour les espèces cavicoles/arboricoles, en particulier pour certains oiseaux et chiroptères, les alignements du canal constituent des gîtes ainsi que des terrains de chasse privilégiés. Par ailleurs, pour les chiroptères, le canal du Midi et ses abords peuvent être utilisés comme voie de déplacement pour certaines espèces, permettant notamment les échanges avec des milieux boisés et des gîtes présents à proximité du canal.

Concernant les espèces aquatiques, une continuité longitudinale peut être envisagée le long du canal malgré la présence d'écluses. La population piscicole est en effet relativement homogène d'un bout à l'autre du canal du Midi et ses abords, ce qui souligne que les écluses ne forment pas des barrières infranchissables.

De plus, des continuités latérales peuvent être envisagées, via les cours d'eau traversés. Le canal du Midi traverse directement trois fleuves : l'Aude à Sallèles d'Aude, l'Hérault à Agde et le Libron à proximité d'Agde. Des échanges piscicoles entre ces fleuves et le canal peuvent avoir lieu directement au niveau de ces franchissements.

Une espèce de poisson migrateur se rencontre sur l'ensemble du canal du Midi et ses abords : il s'agit de l'Anguille européenne (*Anguilla anguilla*). Néanmoins, le linéaire ne joue pas un rôle majeur de voie de déplacement pour cette espèce, celui-ci n'étant qu'une des voies de colonisation des milieux aquatiques pour cette espèce.

Pour les mammifères semi-aquatiques, le canal du Midi représente très certainement un axe de déplacement et de dispersion. Il s'agit d'un important axe de colonisation de nouveaux territoires pour le Campagnol amphibie et dans une moindre mesure pour la Loutre d'Europe.

#### Points clé :

- Un ouvrage artificiel devenu « naturel »
- Un corridor écologique à travers terres cultivées, villes et villages
- Une trame verte grâce aux boisements du canal
- Une trame bleue avec le canal lui-même et les liens aux fleuves traversés

## **B. Réservoirs de biodiversité avec de nombreuses espèces végétales et animales protégées**

Des inventaires faune flore ont été conduits pour VNF le long du canal du Midi en 2013 (étude Ecotone).

Concernant les oiseaux, la majorité des espèces contactées sur le canal du Midi peut être considérée comme commune. Toutefois, nombre de ces espèces sont protégées et certaines présentent un intérêt patrimonial marqué :

- 99 espèces sont protégées ;
- 72 espèces nicheuses recensées ;
- 24 espèces sont inscrites en annexe I de la Directive européenne « Oiseaux » ;
- 3 espèces font l'objet d'un Plan National d'actions ;
- 21 espèces sont considérées comme « en danger », « vulnérable » ou « quasi-menacée » sur la Liste Rouge des oiseaux nicheurs menacés de France et 31 espèces sont classées sur la Liste Rouge des oiseaux menacés de Languedoc-Roussillon.

Le canal du Midi joue un rôle important pour la conservation de certaines espèces, en période de reproduction. Ainsi quatre espèces nichant dans les cavités des platanes et deux espèces nichant dans le houppier méritent d'être soulignées : Rollier d'Europe, Pigeon colombin, Chevêche d'Athéna, Petit-duc scops, Huppe fasciée, Pie-grièche à tête rousse, Gobemouche gris.

D'autres espèces à enjeux se reproduisent à proximité immédiate du canal, mais ce dernier n'est pas déterminant pour leur conservation. L'Outarde canepetière est notamment concernée, cette espèce nichant dans les plaines agricoles situées à proximité immédiate du canal.

28 espèces de chiroptères ont été contactées. Elles font toutes l'objet du plan national d'actions pour les chiroptères :

- 7 espèces sont inscrites aux annexes II et IV de la directive européenne « Habitat » ;
- 7 espèces sont considérées comme « en danger », « vulnérables » ou « quasi-menacées » sur la Liste Rouge UICN de France.

Pour les chiroptères, le canal du Midi :

- Assure une disponibilité en gîte, au cours de l'année, pour les chiroptères arboricoles
- Fournit différents habitats de chasse à l'ensemble des espèces
- Joue un rôle prépondérant pour les déplacements de plusieurs espèces
- Constitue un axe de migration pour certaines espèces
- Constitue un lieu de reproduction et, une halte migratoire pour certaines espèces
- Peut constituer des gîtes d'hibernation pour les chauves-souris

Lors des inventaires réalisés en 2013 par Ecotone pour VNF, une importante diversité d'espèces de flore, reptiles, amphibiens et insectes a été recensée, sans que le canal ressorte comme fondamental pour ces espèces. Pour la flore, on peut citer par exemple la Nivéole d'été, inféodée aux berges, et la Jacinthe de Rome, plutôt présente dans les milieux adjacents, ainsi que la tulipe sauvage, présente sur certains talus.

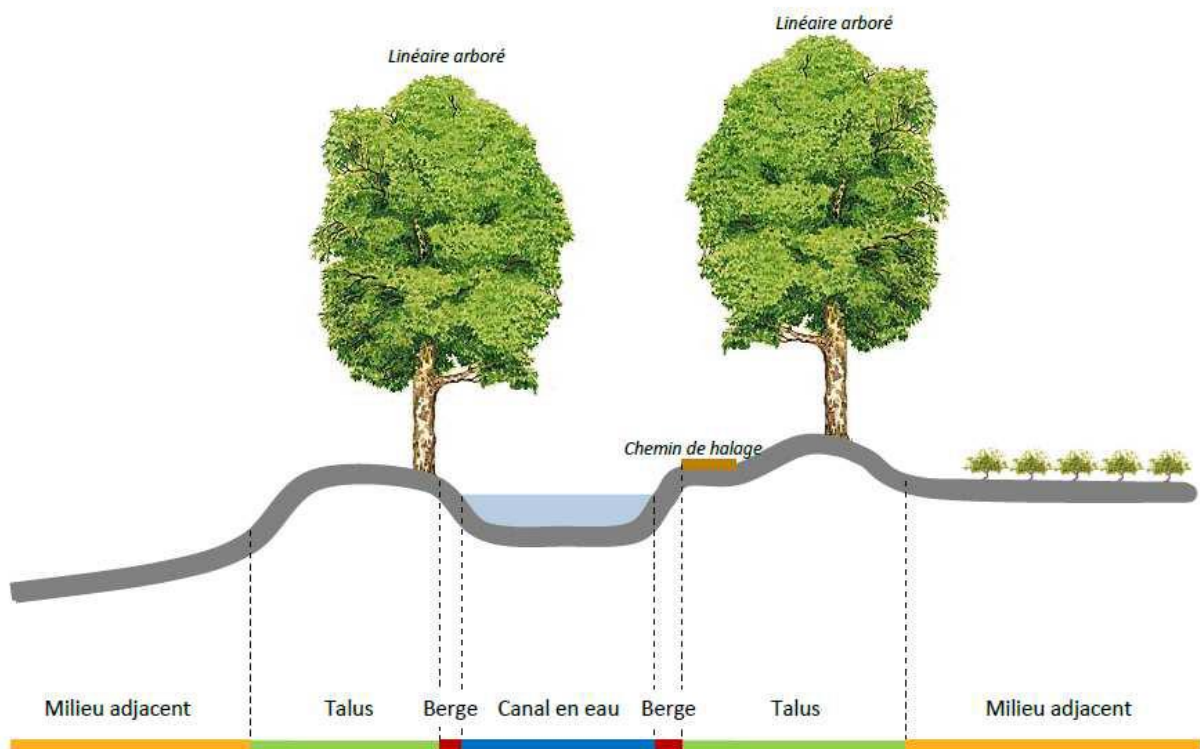
Plusieurs espèces d'amphibiens utilisent le canal du Midi, comme les grenouilles vertes ou la rainette méridionale. Le cortège des reptiles est également bien représenté avec 18 espèces recensées et/ou jugées potentielles. Parmi les insectes les plus remarquables, 2 espèces protégées de libellules et concernées par le plan national d'actions odonates, ont été recensées en 2013 : le Gomphe de Graslin et la Cordulie à corps fin. Un papillon protégé, la diane, est également présent sur les berges du canal et les fossés adjacents.

**Points clé :**

- Beaucoup d'espèces communes
- Mais également quelques espèces remarquables

**C. Un écosystème linéaire singulier et des écosystèmes diversifiés en lien avec les milieux traversés**

Le linéaire du canal est assez homogène : canal en eau, berge et talus plus ou moins ouverts, et ses abords ou milieux adjacents qui sont de différents types (agricole, forestier, urbain, etc.). Ces milieux sont présentés schématiquement ci-dessous.



Néanmoins, il est à noter que ce profil varie en fonction des paysages et territoires traversés (canal encaissé ou perché à flanc de coteaux, etc.). La valeur patrimoniale du canal se traduit également dans une approche écosystémique des paysages et des milieux, ancrée dans les territoires traversés, depuis le Midi toulousain, jusqu'au littoral méditerranéen, en lien avec les conditions pédoclimatiques rencontrées.

La valeur patrimoniale se retrouve également dans la longueur de cet élément (360 km).

**Points clé :**

- Un milieu relativement commun mais remarquable par sa longueur



- bénéficiant de variations en lien avec les écosystèmes traversés

#### **D. Des mesures de préservation de la biodiversité**

Les alignements de platanes subissent une maladie incurable, le chancre coloré, nécessitant d'abattre les arbres malades. Au-delà de la prise en compte de critères « écologiques » dans le choix des essences replantées, des mesures complémentaires ont été élaborées par VNF, de façon à s'adapter correctement aux enjeux écologiques propres du canal du Midi. Les inventaires ont démontré ou confirmé que les platanes constituaient un habitat important pour nombres d'espèces (oiseaux et chauve-souris). Des stations de flore protégée ont également été identifiées le long du linéaire.

Les mesures concernent les chantiers d'abattage et visent à réduire les impacts sur les spécimens : calendriers d'abattage évitant les périodes les plus défavorables pour les espèces, mesures de détection et sauvetages d'individus, préservation de stations floristiques... Des poses de nichoirs à oiseaux et gîtes à chauve-souris ont été également réalisées, ainsi que leur suivi écologique. Des mesures de compensation ont également été bâties notamment l'accompagnement d'un programme de développement d'arbres agro-forestiers autour du canal du Midi et la réalisation d'inventaires naturalistes permettant d'accroître les connaissances sur certaines espèces emblématiques.

Des actions courantes sont également portées par VNF pour favoriser la biodiversité comme les fauches tardives, le zéro phyto systématique, la surveillance des espèces invasives, la restauration des berges en utilisant des techniques végétales ou mixtes etc.).

## Annexe 2 : Sites piliers

Site	Thématique	Justification	Intercommunalité
<b>Château de Bonrepos-Riquet / Bassins d'essai</b>	1. Les projets de construction du canal jusqu'à l'Edit de 1666	Lieu de résidence de Riquet lors de ses expérimentations hydrauliques	CC des Côteaux du Girou
<b>Châteaux du canal / Archives / Port Saint-Etienne</b>	2. Les projets de construction du canal jusqu'à l'Edit de 1666	Lieu de l'administration du canal de l'origine à nos jours	Toulouse Métropole
<b>Port de Carcassonne</b>	2. Les projets de construction du canal jusqu'à l'Edit de 1666	Site d'une modification importante du tracé du canal	CA Carcassonne Agglo
<b>Écluses de Fonseranes</b>	3. Prouesse technologique, ouvrages d'art et architecture	L'une des prouesses technologiques les plus spectaculaires du canal	CA de Béziers-Méditerranée
<b>Le Réservoir / Bassin de Saint-Ferréol</b>	4. La gestion de l'eau du canal du Midi	Élément clé du système d'alimentation du canal du Midi	CC Aux sources du canal du Midi
<b>Castelnaudary / Grand Bassin / Écluses Saint-Roch</b>	5. Navigation et autres usages	Étape importante de la navigation regroupant la plupart des usages du canal	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Hôtel Riquet / Ecluse ronde / port fluvial Agde</b>	5. Navigation et autres usages	Site représentatif des solutions originales apportées aux questions de navigation	CA Hérault-Méditerranée
<b>Le Somail</b>	6. Hommes et femmes du canal	Lieu d'une ancienne couchée préservé et toujours porteur d'une activité importante	CA Le Grand Narbonne
<b>Le Malpas</b>	7. Paysages et territoires traversés	Exemple emblématique de la manière dont le canal s'est inscrit dans le territoire	CC la Domitienne

## Annexe 3 : sites d'interprétation globale

Site	Thématique	Intercommunalité
<b>Ecluse de St-Pierre et Canal de Brienne</b>	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole
<b>Seuil de Naurouze</b>	2. Construction et gestion	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Port de Narbonne</b>	2. Construction et gestion	CA Le Grand Narbonne
<b>Les Cammazes : Voûte Vauban</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Aux sources du canal
<b>Ouvrages du Libron</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA Hérault-Méditerranée
<b>Port de l'embouchure et bassin des filtres</b>	4. Gestion de l'eau	Toulouse Métropole
<b>Ecluses et prise d'eau du Fresquel</b>	4. Gestion de l'eau	CA Carcassonne Agglo
<b>Site de Gailhousty</b>	4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
<b>Site éclusier de Gardouch</b>	5. Navigation et autres usages	CC des Terres du Lauragais
<b>Port technique de Ramonville</b>	5. Navigation et autres usages	CA du Sicoval
<b>Site éclusier et aqueduc d'Ayguesvives</b>	5. Navigation et autres usages	CA du Sicoval
<b>Port de Trèbes</b>	5. Navigation et autres usages	CA Carcassonne Agglo
<b>Port de Capestang</b>	5. Navigation et autres usages	CC Sud-Hérault
<b>Les Onglous</b>	5. Navigation et autres usages	CA Sète Agglopôle Méditerranée
<b>Cales de Radoub</b>	6. Hommes et femmes du canal	Toulouse Métropole
<b>Site éclusier de Négra</b>	6. Hommes et femmes du canal	CC des Terres du Lauragais
<b>Port Lauragais</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC des Terres du Lauragais
<b>Halte fluviale et arborium Villesèquelande</b>	8. Biodiversité	CA Carcassonne Agglo
<b>Le Grand Castélou</b>	8. Biodiversité	CA Le Grand Narbonne
<b>Site éclusier de Portiragnes</b>	8. Biodiversité	CA Hérault-Méditerranée

## Annexe 4 : Sites d'interprétation paysagère

Site	Unité Paysagère	Intercommunalité
<b>Pech David</b>	Toulouse et sillon Lauragais périurbain	Toulouse Métropole
<b>Renneville</b>	Sillon Lauragais rural	CC des Terres du Lauragais
<b>Montgiscard</b>	Sillon Lauragais périurbain	CA du Sicoval
<b>Donneville</b>	Sillon Lauragais périurbain	CA du Sicoval
<b>Bosse d'En Mauran</b>	Sillon Lauragais périurbain	CA du Sicoval
<b>Saint-Felix-de-Lauragais</b>	Lauragais	CC Aux sources du canal
<b>Vaudreuille (Table d'Orientation)</b>	Lauragais	CC Aux sources du canal
<b>Vaudreuille (Vol à Voile)</b>	Lauragais	CC Aux sources du canal
<b>Oppidum de Berniquaut</b>	Montagne Noire	CC Aux sources du canal
<b>Barrage de Saint-Ferréol</b>	Montagne Noire	CC Aux sources du canal
<b>Montferrand</b>	Sillon Lauragais rural	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Hauteurs de Castelnaudary</b>	Vallée Lauragaise	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Villeneuve-la-Comptal</b>	Vallée Lauragaise	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Point de vue de l'Espérou de Montréal</b>	Vallée du Fresquel	CC Piège Lauragais Malepère
<b>Miramont</b>	Vallée de l'Aude	CA Carcassonne Agglo
<b>Oppidum du Mourel-Ferrat</b>	Vallée de l'Aude	CC du Minervois au Caroux
<b>Pech Laurier</b>	Vallée de l'Aude et Plaine du Languedoc	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
<b>Roc de Conilhac</b>	Lagune et étangs	CA Le Grand Narbonne
<b>Mont des Oliviers - Montouliers</b>	Plaine du Languedoc	CC Sud-Hérault
<b>Oppidum d'Enserune</b>	Plaine du Languedoc	CC la Domitienne

<b>Pont de Piétat</b>	Plaine du Languedoc	CC Sud-Hérault
<b>Colline et Tour de Montady</b>	Plaine du Languedoc	CC la Domitienne
<b>Acropole de Béziers</b>	Plaine littorale et Plaine du Languedoc	CA de Béziers-Méditerranée
<b>Table de lecture du paysage</b>	Plaine littorale	CC Hérault Méditerranée
<b>Mont Saint-Loup</b>	Plaine littorale	CC Hérault Méditerranée
<b>Mont Saint-Clair</b>	Plaine littorale	CA Sète Agglopolé Méditerranée

## Annexe 5 : Sites d'interprétation spécifique

Nom	Thématique (s)	Intercommunalité
Pont de la Gourgasse	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CA de Béziers-Méditerranée
Port et écluse Notre-Dame/ Descente dans l'orb	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA de Béziers-Méditerranée
Pont-canal sur l'Orb	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	CA de Béziers-Méditerranée
Écluse N°56 de l'Orb	3. Prouesse technologique, architecture	CA de Béziers-Méditerranée
Port Neuf / quai, grue, maison batelière	5. Navigation et autres usages	CA de Béziers-Méditerranée
Écluse N°57 de Béziers	3. Prouesse technologique, architecture	CA de Béziers-Méditerranée
Barrage et prise d'eau de Pont-Rouge	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CA de Béziers-Méditerranée
Pont levant Fougà	7. Paysages et territoires traversés	CA de Béziers-Méditerranée
Écluse N°58 de l'Ariège	3. Prouesse technologique, architecture	CA de Béziers-Méditerranée
Prise d'eau du château de Villeneuve	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CA de Béziers-Méditerranée
Écluse N°59 de Villeneuve-les-Béziers	3. Prouesse technologique, architecture	CA de Béziers-Méditerranée
Pont de Caylus	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA de Béziers-Méditerranée
Aqueduc de Rébenty	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°34 de Villesèque	8. biodiversité	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°35 de Lalande	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
Pont de Rocle	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°36 d'Herminis	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°37 de Ladouce	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
Épanchoir de Foucaud	4. Gestion de l'eau	CA Carcassonne Agglo
Tranchée de l'Estagnol	2. Construction et gestion	CA Carcassonne Agglo
Lavoir de Carcassonne	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°39 de St-Jean	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°42 de l'Évêque	6. Hommes et femmes du canal	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°43 de Villedubert/ Barrage sur l'Aude et prise d'eau	4. Gestion de l'eau	CA Carcassonne Agglo
Pont de la Rode	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Carcassonne Agglo
Barrage sur l'Orbiel et prise d'eau	2. Construction et gestion 4. Gestion de l'eau	CA Carcassonne Agglo
Pont Aqueduc de l'Orbiel	2. Construction et gestion 3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Carcassonne Agglo
Embarcadère des radeaux de bois	5. Navigation et autres usages	CA Carcassonne Agglo

<b>Pont et domaine de Millepetit</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
<b>Pont et domaine de Millegrand</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
<b>Epanchoir à siphon de Marseillette</b>	4. Gestion de l'eau	CA Carcassonne Agglo
<b>Port de Marseillette</b>	5. Navigation et autres usages	CA Carcassonne Agglo
<b>Écluse N°45 de Marseillette</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
<b>Port Garaud et écluse N°46 de Fonfile</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA Carcassonne Agglo
<b>Écluse N°47 de Saint-Martin</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
<b>Écluse N°48 et aqueduc de l'Aiguille</b>	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
<b>Écluse N°49 de Puichéric</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
<b>La Redorte/ Port de la Fabrique</b>	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
<b>La Redorte/ Aqueduc et déversoir du Ribassel</b>	5. Navigation et autres usages	CA Carcassonne Agglo
<b>Déversoir - épanchoir de l'Argent Double/ aqueduc</b>	4. Gestion de l'eau	CA Carcassonne Agglo
<b>La Redorte/ La dînée</b>	6. Hommes et femmes du canal	CA Carcassonne Agglo
<b>Le pont et le domaine de la métairie du bois</b>	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
<b>Écluse N°50 de Jouarres</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
<b>Pont-canal du Répudre</b>	2. Construction et gestion 3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne
<b>Ventenac/ Port, cave, château et tombes de la famille Andréossy, barque Marie-Thérèse</b>	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
<b>Epanchoir à siphon de Ventenac</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
<b>Pont de Saint-Nazaire (dit aussi Pont Saint-Rome)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
<b>Cale de Foncaude</b>	4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
<b>Épanchoir des Patiasses</b>	4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
<b>Barrage sur la Cesse, rigole et prise d'eau de Mirepeisset</b>	4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
<b>Pont-canal de la Cesse</b>	2. Construction et gestion 3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne
<b>Port La Robine</b>	5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
<b>Pont et Minoterie de Truilhas</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
<b>Jonction canal du Midi - Canal de Jonction</b>	2. Construction et gestion	CA Le Grand Narbonne
<b>Argeliers, Pont de la Province</b>	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
<b>Argeliers/ Port, pont vieux, maison du postillon</b>	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
<b>Relais de Pigasse</b>	6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse de Cesse</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne

<b>Écluse et pont de Truilhas</b>	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse d'Empare</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse et pont d'Argeliers</b>	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse de St Cyr</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse, pont et maison de l'Ingénieur de Sallèles</b>	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
<b>Traversée de l'Aude : bac et traïlle</b>	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
<b>Barrage de Moussoulens/ Écluse de Moussoulens</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
<b>Le pont vieux de Moussoulens</b>	7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse de Raonel</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse et moulin de Gua</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse de Narbonne ou de la Charité, moulin</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
<b>Le Pont des Marchands</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse et épanchoir de Mandirac</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
<b>Écluse de Sainte-Lucie</b>	5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
<b>Port Cassafières</b>	5. Navigation et autres usages	CA Hérault-Méditerranée
<b>Canalet de Roque-Haute</b>	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CA Hérault-Méditerranée
<b>Chenal du Clôt et épanchoirs</b>	4. Gestion de l'eau	CA Hérault-Méditerranée
<b>Pont Saint-Joseph dit des trois yeux</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA Hérault-Méditerranée
<b>Navigation sur l'Hérault liée au barrage du moulin d'Agde</b>	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CA Hérault-Méditerranée
<b>La traïlle de l'Hérault</b>	5. Navigation et autres usages	CA Hérault-Méditerranée
<b>Écluse N°62 de Prades</b>	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CA Hérault-Méditerranée
<b>Pont de Saint-Bauzille et maison de garde</b>	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	CA Hérault-Méditerranée
<b>Écluse N°63 du Bagnas et épanchoir</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CA Hérault-Méditerranée
<b>Réserve naturelle du Bagnas Péniche mobile</b>	7. Paysages et territoires traversés 8. Biodiversité	CA Hérault-Méditerranée
<b>Pont des Onglous</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Sète Agglopôle Méditerranée
<b>SETE : môle St-Louis, port et phare</b>	2. Construction et gestion	CA Sète Agglopôle Méditerranée
<b>Réserve naturelle du Bagnas</b>	8. Biodiversité	CA Sète Agglopôle Méditerranée
<b>Aqueduc de Saint-Agne</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
<b>Pont de Madron ou de Mange-Pomme</b>	7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval
<b>Port Sud</b>	5. Navigation et autres usages	CA du Sicoval



<b>Aqueduc de Madron</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
<b>Écluse N°4 de Castanet et aqueduc</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
<b>Écluse N°5 de Vic</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
<b>Pont de Deyme</b>	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval
<b>Aqueduc de la Joncasse</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
<b>Écluse N°6 de Mongiscard, lavoir, station de pompage</b>	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA du Sicoval
<b>Pont des Romains</b>	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval
<b>Port de la Lande</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval
<b>Écluse N°08 du Sanglier</b>	2. Construction et gestion 6. Hommes et femmes du canal	CA du Sicoval
<b>Aqueducs de la rigole de la Plaine</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Aqueduc de Saint-Félix : ligne ferroviaire Castelnaudary-Castres</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Lac de Lenclas</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Prise d'eau des Thoumases ou du Laudot</b>	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Pont vieux de Cailhavel</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Pont du Riat</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Port Louis, le moulin du Roy et la prise d'eau de la Ville de Revel</b>	2. Construction et gestion 5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Pont Crouzet</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Lac et barrage des Cammazes</b>	4. Gestion de l'eau	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Stèle et maison du plô de la Jasse</b>	6. Hommes et femmes du canal	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Prise d'eau de la Bernassonne</b>	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Rigole d'essai</b>	1. Le projet	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Chaussée de Coudières</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC aux Sources du Canal du Midi
<b>Écluse N°15 de l'Océan</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Lac et barrage de la Ganguise</b>	4. Gestion de l'eau	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Le Ségala</b>	5. Navigation et autres usages	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°16 de la Méditerranée</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°17 du Roc</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois

<b>Ecluse N°18 de Laurens</b>	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°19 de la Domergue</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°20 de Laplanque</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°22 de Gay</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°23 du Vivier et moulin</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°24 de Guilhermin</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°25 de St Sernin</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°26 de Guerre</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°27 de la Peyruque</b>	2. Construction et gestion 6. Hommes et femmes du canal	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Écluse N°28 de la Criminelle</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Aqueduc et écluse N°29 de Treboul</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Epanchoir de Naurouze sur la rigole</b>	4. Gestion de l'eau	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Col de Naurouze Pont de la Rigole</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
<b>Vallée du Girou et moulin de Nagen</b>	1. Le projet	CC des Côteaux du Girou
<b>Aqueduc de Colombiers</b>	4. Gestion de l'eau	CC la Domitienne
<b>Port et caves de Colombiers, pont, lavoir</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC la Domitienne
<b>Écluse N°52 d'Ognon/ aqueduc/ Portes de défense</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC du Minervois au Caroux
<b>Le Conquet</b>	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	CC de la Montagne Noire
<b>Prise d'eau et épanchoir du Rieurtort</b>	4. Gestion de l'eau	CC de la Montagne Noire
<b>Le Lampy Vieux</b>	4. Gestion de l'eau	CC de la Montagne Noire
<b>Lac et barrage du Lampy</b>	4. Gestion de l'eau	CC de la Montagne Noire
<b>Moulins de Cals, lac et barrage de la Galaube</b>	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CC de la Montagne Noire
<b>Prise d'Alzeau</b>	4. Gestion de l'eau 7. Paysages et territoires traversés	CC de la Montagne Noire
<b>Epanchoir de Villepinte</b>	4. Gestion de l'eau	CC Piège Lauragais Malepère
<b>Lavoir de Villepinte</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC Piège Lauragais Malepère
<b>Écluse N°30 de Villepinte</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Piège Lauragais Malepère
<b>Écluse N°31 de Sauzens et pont</b>	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CC Piège Lauragais Malepère
<b>Écluse N°32 de Bram</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Piège Lauragais Malepère
<b>Port et bourg de Bram</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Piège Lauragais Malepère

<b>Pont de Conques ou du Diable</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC Piège Lauragais Malepère
<b>Écluse N°33 de Beteille</b>	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	CC Piège Lauragais Malepère
<b>Port d'Homps</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
<b>Écluse N°51 d'Homps</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
<b>Écluse N°53 de Pech Laurier</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
<b>Écluse n°54 d'Argens</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
<b>Le contour de Roubia</b>	5. Navigation et autres usages	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
<b>Pont et village de Roubia</b>	6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
<b>Paraza/ Pont, halte fluviale, château</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
<b>Hameau, pont et aqueduc de Serrière - la Croisade</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CC Sud-Hérault
<b>Pont et maison de Pigasse</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CC Sud-Hérault
<b>Aqueduc, déversoir et épanchoir de Quarante</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CC Sud-Hérault
<b>Pont et aqueduc de Malvies</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CC Sud-Hérault
<b>Epanchoir et deversoir et domaine de l'Ale</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CC Sud-Hérault
<b>Aqueduc de Roubiolas</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault
<b>Épanchoir à siphon et contour du Fer à Mulet</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault
<b>Pont de Saïsse</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Sud-Hérault
<b>Epanchoir de Piétat</b>	4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault
<b>Aqueduc Saint-Pierre</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault
<b>Aqueduc de Guéry</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault
<b>Contours de Roquemelane</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC Sud-Hérault
<b>Port et ouvrages de Poilhes</b>	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault
<b>Aqueduc Deltou</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault

<b>Pont d'En Serny</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC des Terres du Lauragais
<b>Écluse N°10 de Laval</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais
<b>Aqueduc des Voûtes</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais
<b>Écluse N°12 de Renneville</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais
<b>Écluse N°13 d'Encassan</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais
<b>Écluse N°14 d'Emborrel</b>	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais
<b>Ancienne écluse de Garonne</b>	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole
<b>Ecluse des Ponts-Jumeaux</b>	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
<b>Pont Jumeaux</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Toulouse Métropole
<b>Écluse N°1 du Béarnais</b>	3. Prouesse technologique, architecture ; 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
<b>Passerelle Kleber-Haedens</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Toulouse Métropole
<b>Écluse N°2 des Minimes</b>	3. Prouesse technologique, architecture ; 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
<b>Quai de Minimes</b>	5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
<b>Ancienne écluse de Matabiau</b>	5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
<b>Écluse N°3 de Bayard</b>	3. Prouesse technologique, architecture; 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
<b>Pont Riquet et redressement du bief de Bayard</b>	5. Navigation et autres usages; 7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole
<b>Statue de Pierre-Paul Riquet</b>	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole
<b>Pont Gabriel Perry</b>	7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole
<b>Passerelle Saint-Aubin</b>	7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole
<b>Port saint-Sauveur</b>	5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
<b>Pont-canal des Herbettes</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Toulouse Métropole
<b>Passerelle de Negreneys</b>		Toulouse Métropole
<b>Passerelle des Soupirs</b>		Toulouse Métropole

## Annexe 6 : Sites d'interprétation périphérique

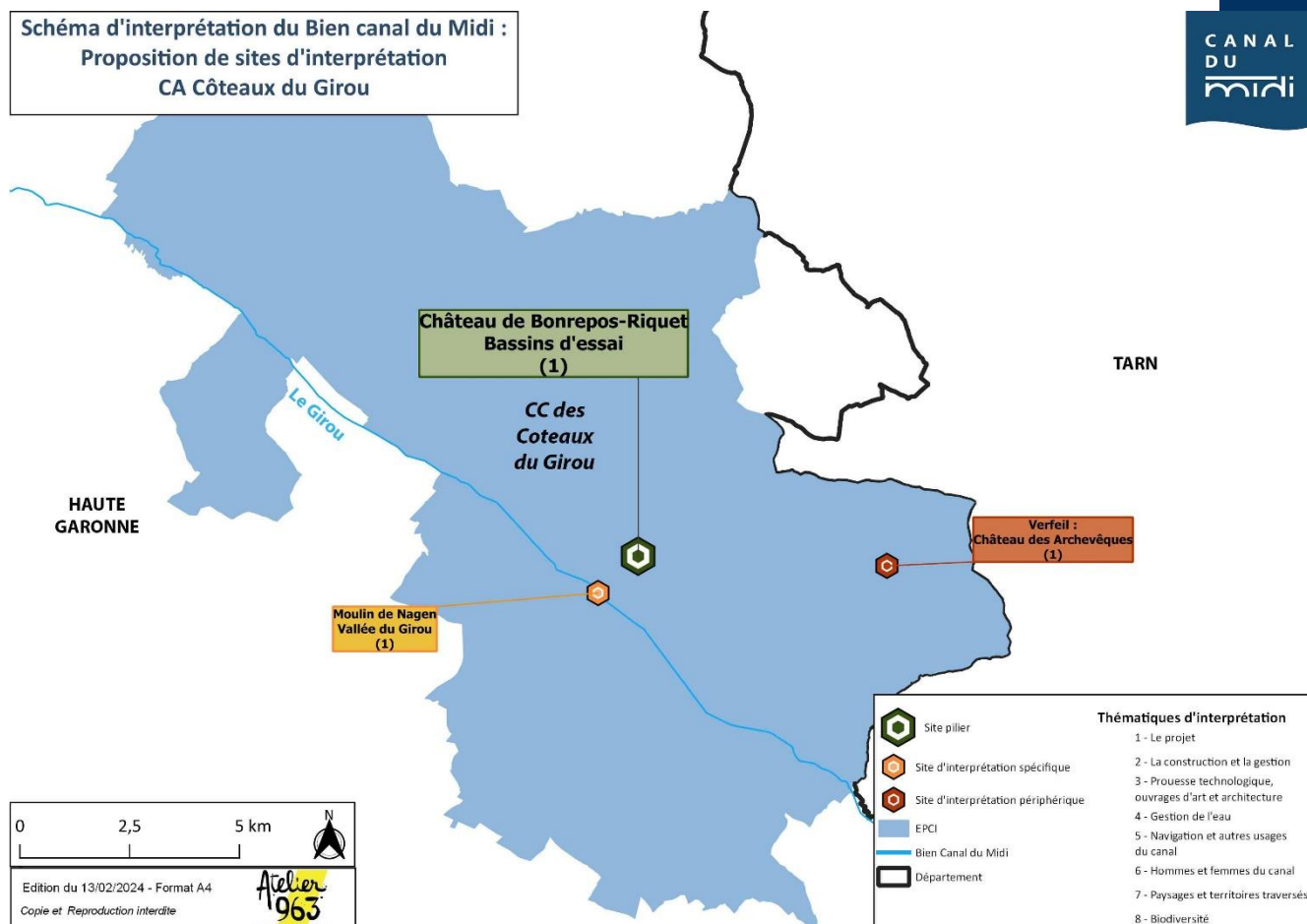
Nom	Thématique(s)	Intercommunalité	Privé
Statue de Pierre-Paul Riquet	2. Construction et gestion	CA de Béziers-Méditerranée	
Maison natale de Pierre-Paul Riquet	2. Construction et gestion	CA de Béziers-Méditerranée	
Château de Pennautier	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo	x
Domaine de l'Estagnol	8. biodiversité	CA Carcassonne Agglo	
Pont et domaine de la Mijane	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo	x
Étang asséché de Marseillelette	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo	
Château de Puichéric	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo	x
Caunes-Minervois/ Carrière du Roy	5. Navigation et autres usages	CA Carcassonne Agglo	
Colonne de limite des archevêchés	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo	
Étang de Jouarres	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo	
Aqueduc de l'étang de Jouarres		CA Carcassonne Agglo	
Château de Serres	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo	x
Chaussée de St-Jean	2. Construction et gestion	CA Carcassonne Agglo	
Amphoralis	7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne	
Narbovia	7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne	
Les Salins	7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne	
Port-la-Nouvelle	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne	
Zone humide des Verdisses	8. Biodiversité	CA Hérault-Méditerranée	
Barrage et Moulin des Évêques	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Hérault-Méditerranée	
Château Laurens	7. Paysages et territoires traversés	CA Hérault-Méditerranée	
Site de la Pansière	4. Gestion de l'eau	CA Hérault-Méditerranée	
Grande Maire	7. Paysages et territoires traversés 8. Biodiversité	CA Hérault-Méditerranée	
Les Pontils	4. Gestion de l'eau	CA du Sicoval	
Briqueterie	7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval	x
Château de Soule	2. Construction et gestion	CA du Sicoval	x
Moulin du Montbrun	7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval	
Château d'Ayguesvives	7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval	x

<b>Phare de l'aéropostal de Baziège</b>	7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval	
<b>Auzeville</b>	7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval	
<b>Château de Saint-Felix-Lauraguais</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi	
<b>Bastide de Revel : maison de Pierre-Paul Riquet, halle et beffroi</b>	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi	
<b>Durfort</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi	
<b>Cité de Sorèze</b>	6. Hommes et femmes du canal	CC aux Sources du Canal du Midi	
<b>Phare aéropostal de Montferrand</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	
<b>Poterie Not</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	
<b>Ferme modèle de Donadery</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	
<b>Domaine des Cheminières</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	
<b>Abbaye de Saint-Papoul</b>	2. Construction et gestion	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	
<b>Tuilerie</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	x
<b>Château des archevêques de Toulouse à Verfeil</b>	1. Le projet	CC des Côteaux du Girou	
<b>Étang asséché de Montady</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC la Domitienne	
<b>Eglise St-Sylvestre. Ste Colombe</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC la Domitienne	
<b>Carrière de granit du Fajal</b>	2. Construction et gestion	CC de la Montagne Noire	
<b>Mine de plomb argentifère</b>	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CC de la Montagne Noire	x
<b>Mine d'or de Salsigne</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC de la Montagne Noire	x
<b>Château d'Argens-Minervoises</b>	2. Construction et gestion	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervoises	
<b>Étang de Quarante</b>		CC Sud-Hérault	
<b>Étang de Capestang</b>	4. Gestion de l'eau 7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault	
<b>Pont et domaine de Régimont-le-haut</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault	
<b>Domaine du Rouère</b>	7. Paysages et territoires traversés 5. Navigation et autres usages 8. Biodiversité	CC Sud-Hérault	
<b>Château des Archevêques</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault	
<b>Moulins à vent</b>	7. Paysages et territoires traversés	CC des Terres du Lauragais	
<b>La Halle aux Grains</b>	7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole	

<b>Château de Lespinet</b>	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	x
<b>Hôtel Reich de Pennautier</b>	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
<b>Frescaty (Jardin des Plantes)</b>	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
<b>Musée du vieux Toulouse</b>	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
<b>Espace EDF Bazacle</b>	2. Construction et gestion 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole	
<b>Cathédrale St-Etienne</b>	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
<b>Canal latéral à la Garonne</b>		Toulouse Métropole	
<b>Place Salengro</b>	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	

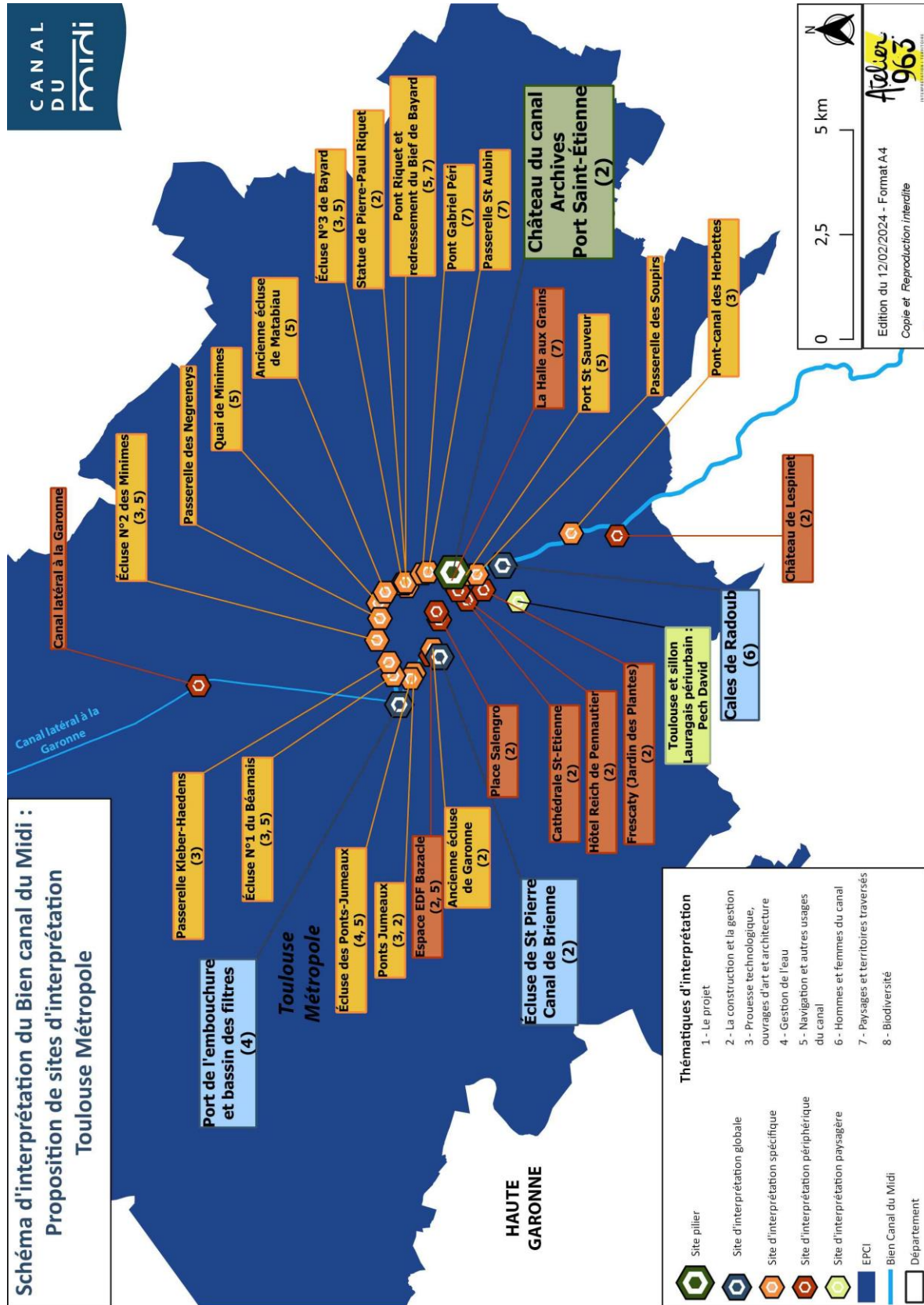
# Annexe 7 : Sites par EPCI

## Communauté de Communes Coteaux du Girou

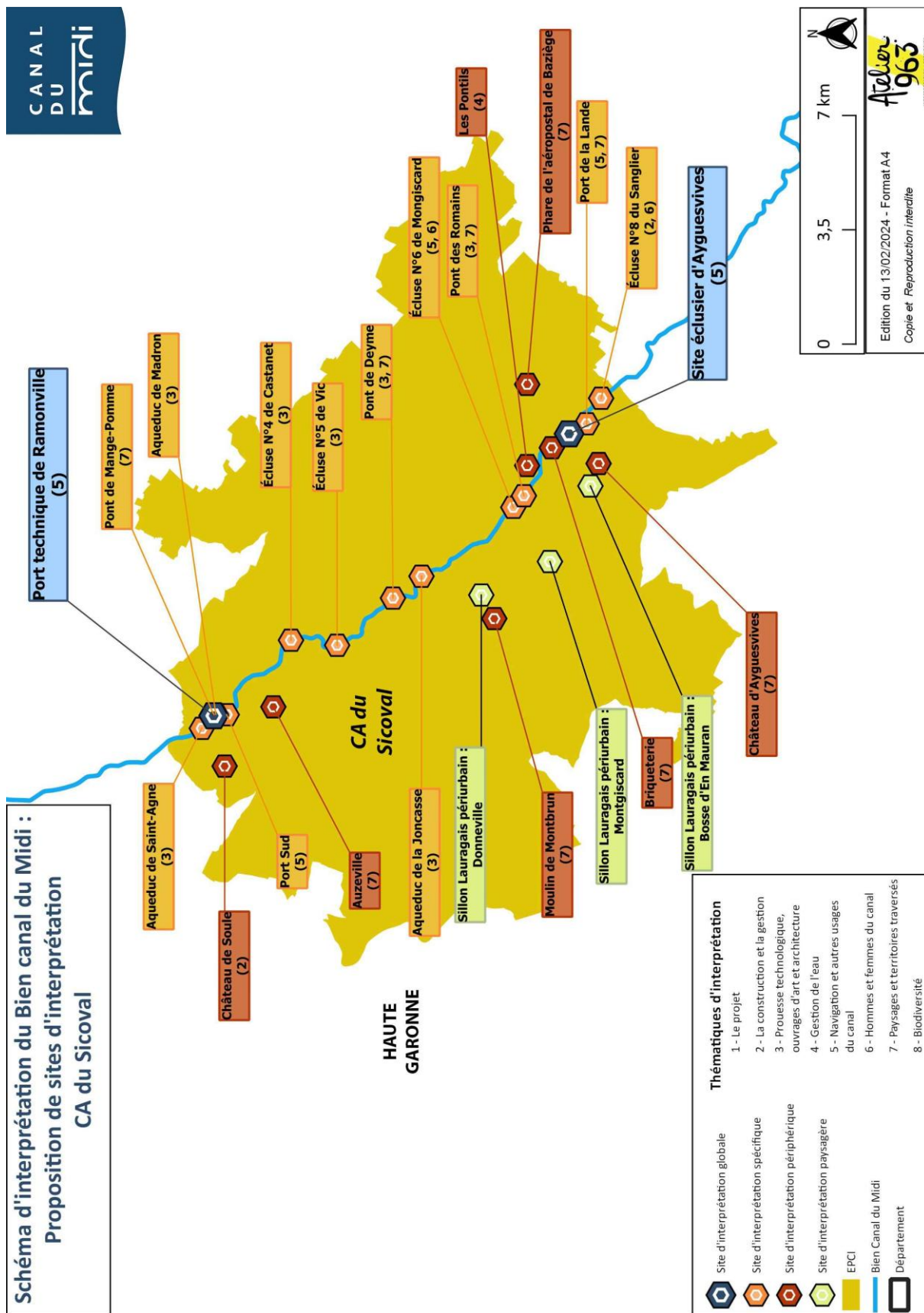


Site	Thématique	Typologie
Château de Bonrepos-Riquet / Bassins d'essai	1. Le projet	Site pilier
Vallée du Girou et moulin de Nagen (1)	1. Le projet	Site d'interprétation spécifique
Château des archevêques de Toulouse à Verfeil (1)	1. Le projet	Site d'interprétation périphérique



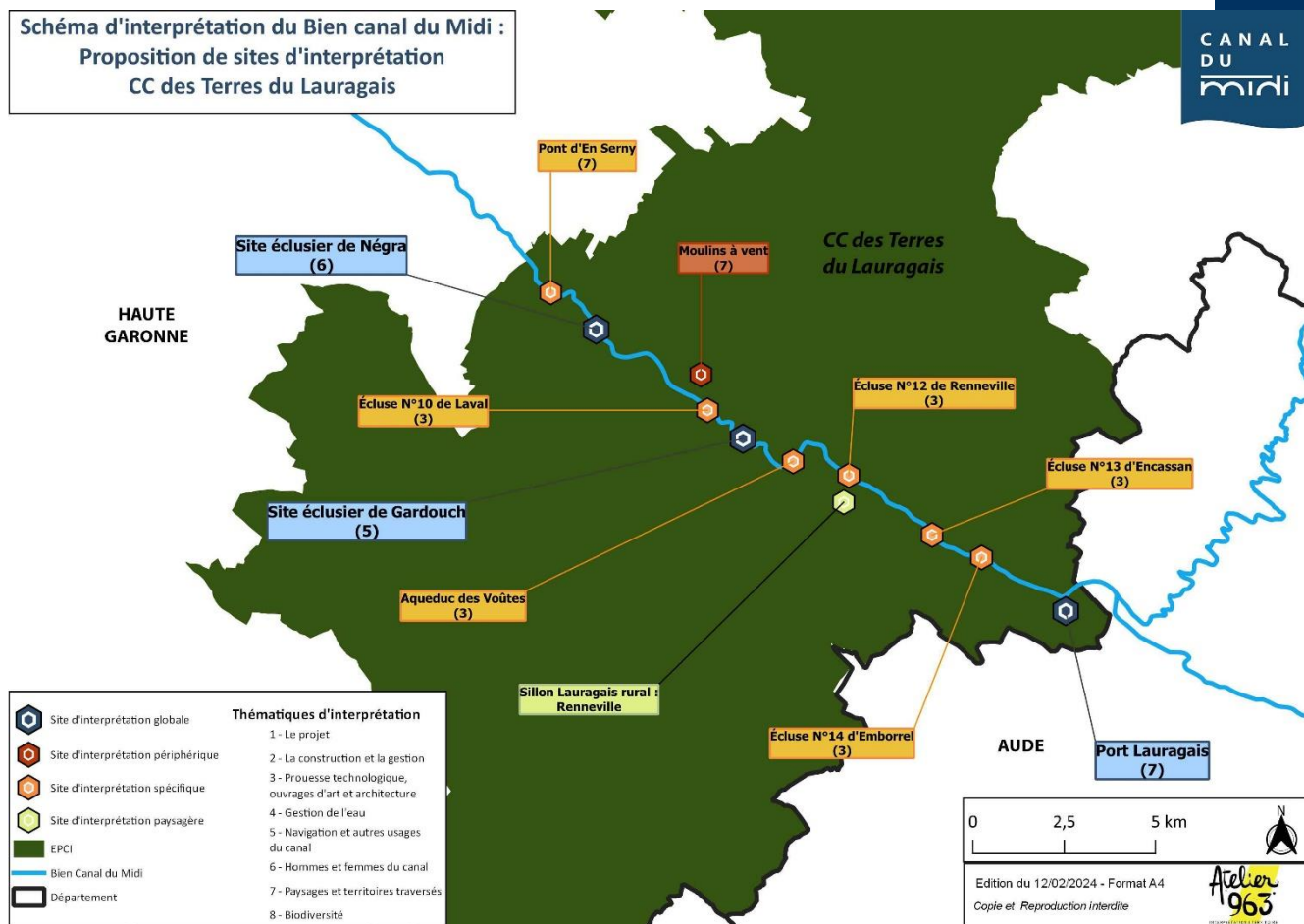


Site	Thématique	Typologie
Château du canal / Archives / Port Saint-Etienne	2. Construction et gestion	Site pilier
Ecluse de St-Pierre et Canal de Brienne	2. Construction et gestion	Site d'interprétation globale
Port de l'embouchure et bassin des filtres	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation globale
Cales de Radoub	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation globale
Pech David	Unité paysagère : Toulouse et sillon Lauragais périurbain	Site d'interprétation paysagère
Ancienne écluse de Garonne (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation spécifique
Ecluse des Ponts-Jumeaux (4,5)	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Pont Jumeaux (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°1 du Béarnais (3,5)	3. Prouesse technologique, architecture ; 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Passerelle Kleber-Haedens (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°2 des Minimes (3,5)	3. Prouesse technologique, architecture ; 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Quai de Minimes (5)	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Ancienne écluse de Matabiau (5)	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°3 de Bayard (3,5)	3. Prouesse technologique, architecture ; 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Pont Riquet et redressement du bief de Bayard (5,7)	5. Navigation et autres usages ; 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Statue de Pierre-Paul Riquet (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation spécifique
Pont Gabriel Perry (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Passerelle Saint-Aubin (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Port saint-Sauveur (5)	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Pont-canal des Herbettes (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Passerelle de Negreneys		Site d'interprétation spécifique
Passerelle des Soupirs		Site d'interprétation spécifique
La Halle aux Grains (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Château de Lespinet (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
Hôtel Reich de Pennautier (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
Frescaty (Jardin des Plantes) (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
Musée du vieux Toulouse (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
Espace EDF Bazacle (2,5)	2. Construction et gestion 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation périphérique
Cathédrale St-Etienne (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
Canal latéral à la Garonne		Site d'interprétation périphérique
Place Salengro (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique

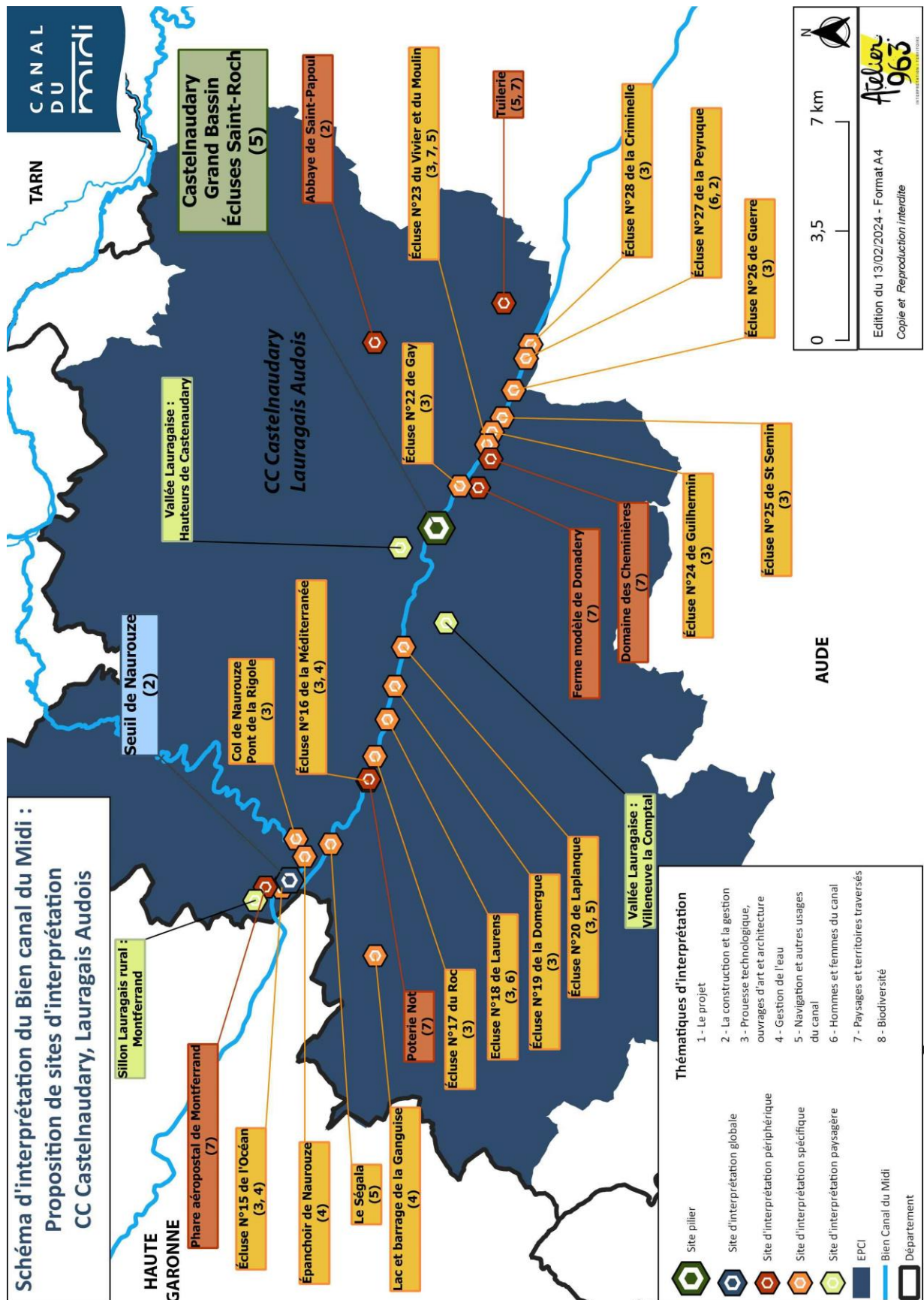


Site	Thématique	Typologie
Port technique de Ramonville	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation globale
Site éclusier et aqueduc d'Ayguesvives	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation globale
Montgiscard	Unité paysagère : Sillon Lauragais périurbain	Site d'interprétation paysagère
Point haut de Donneville	Unité paysagère : Sillon Lauragais périurbain	Site d'interprétation paysagère
Bosse d'En Mauran	Unité paysagère : Sillon Lauragais périurbain	Site d'interprétation paysagère
Aqueduc de Saint-Agne (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Pont de Madron ou de Mange-Pomme (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Port Sud (5)	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Aqueduc de Madron (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°4 de Castanet et aqueduc (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°5 de Vic (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Pont de Deyme (3,7)	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Aqueduc de la Joncasse (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°6 de Mongiscard, lavoir, station de pompage (5, 6)	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Pont des Romains (3,7)	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Port de la Lande (5,7)	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°08 du Sanglier (2,6)	2. Construction et gestion 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Les Pontils (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation périphérique
Briqueterie (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Château de Soule (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
Moulin du Montbrun (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Château d'Ayguesvives (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Phare de l'aéropostal de Baziège (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Auzeville (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique

# Communauté de Communes des Terres du Lauragais



Site	Thématique	Typologie
Site éclusier de Gardouch	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation globale
Site éclusier de Négra	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation globale
Port Lauragais	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation globale
Renneville	Unité paysagère : Sillon Lauragais rural	Site d'interprétation paysagère
Pont d'En Serny (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°10 de Laval (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Aqueduc des Voûtes (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°12 de Renneville (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°13 d'Encassan (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°14 d'Emborrel (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Moulins à vent (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique

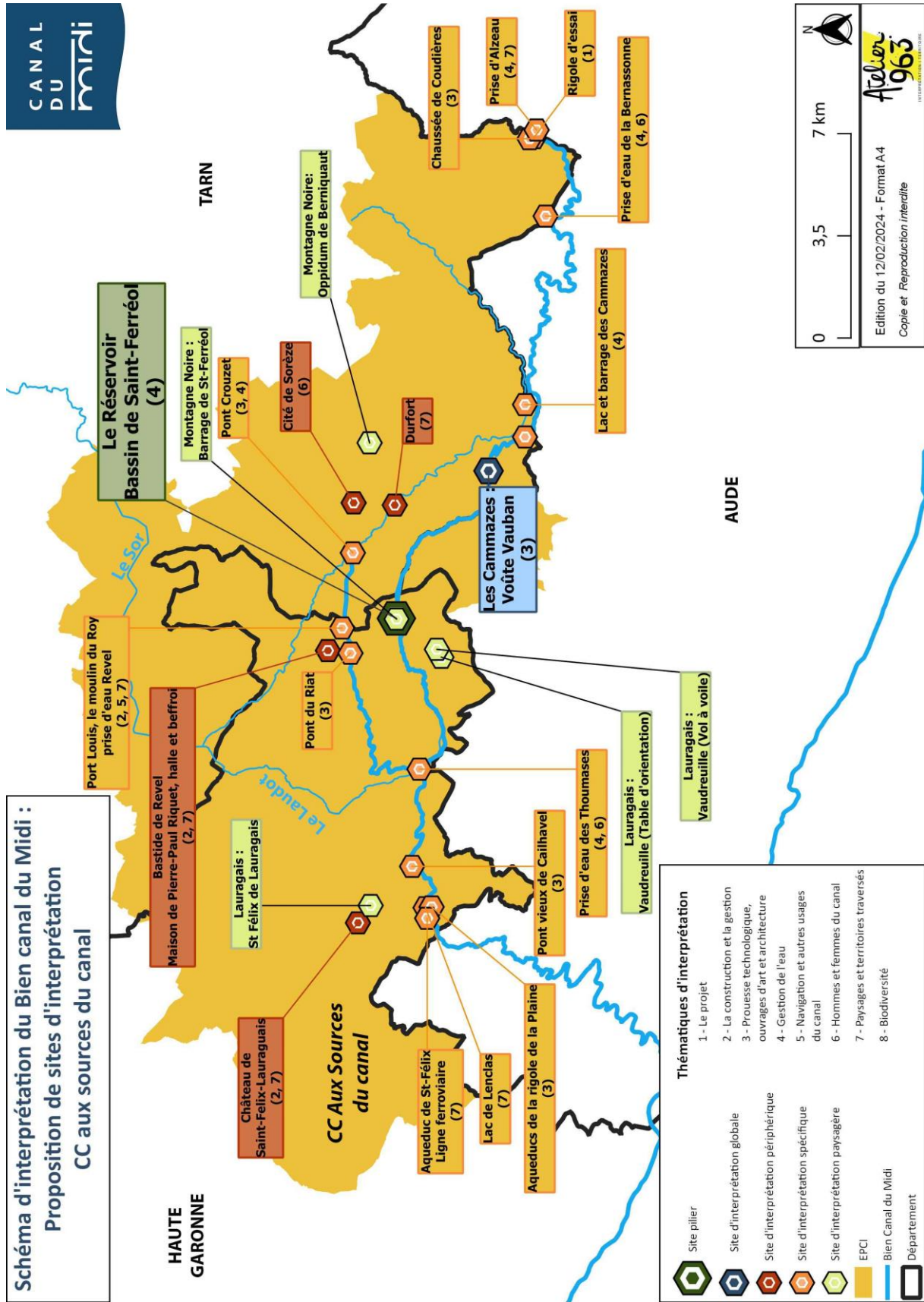


Site	Thématique	Typologie
Castelnaudary / Grand Bassin / Écluses Saint-Roch	5. Navigation et autres usages	Site pilier
Seuil de Naurouze	2. Construction et gestion	Site d'interprétation globale
Montferrand	Unité paysagère : Sillon Lauragais rural	Site d'interprétation paysagère
Hauteurs de Castelnaudary	Unité paysagère : Vallée Lauragaise	Site d'interprétation paysagère
Villeneuve-la-Comptal	Unité paysagère : Vallée Lauragaise	Site d'interprétation paysagère
Écluse N°15 de l'Océan (3, 4)	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Lac et barrage de la Ganguise (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Le Ségala (5)	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°16 de la Méditerranée (3, 4)	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°17 du Roc (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Ecluse N°18 de Laurens (3, 6)	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°19 de la Domergue (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°20 de Laplanque (3,5)	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°22 de Gay (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°23 du Vivier et moulin (3,5,7)	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°24 de Guilhermin (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°25 de St Sernin (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°26 de Guerre (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°27 de la Peyruque (6, 2)	2. Construction et gestion 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°28 de la Criminelle (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Epanchoir de Naurouze sur la rigole (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Col de Naurouze Pont de la Rigole (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Phare aéropostal de Montferrand (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Poterie Not (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Ferme modèle de Donadery (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Domaine des Cheminières (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique

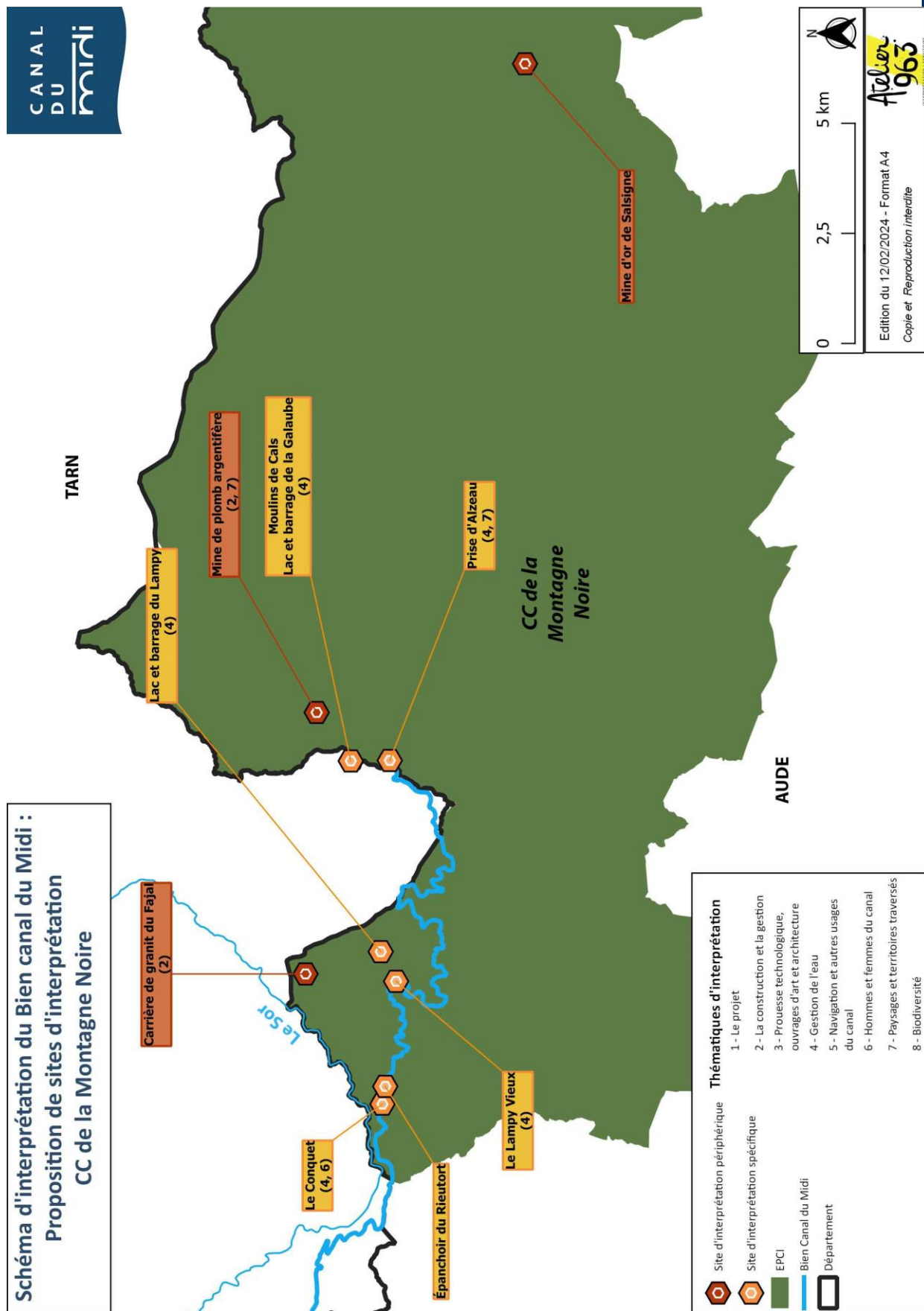
<b>Abbaye de Saint-Papoul (2)</b>	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
<b>Tuilerie (5, 7)</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique



# Communauté de Communes aux sources du canal du Midi



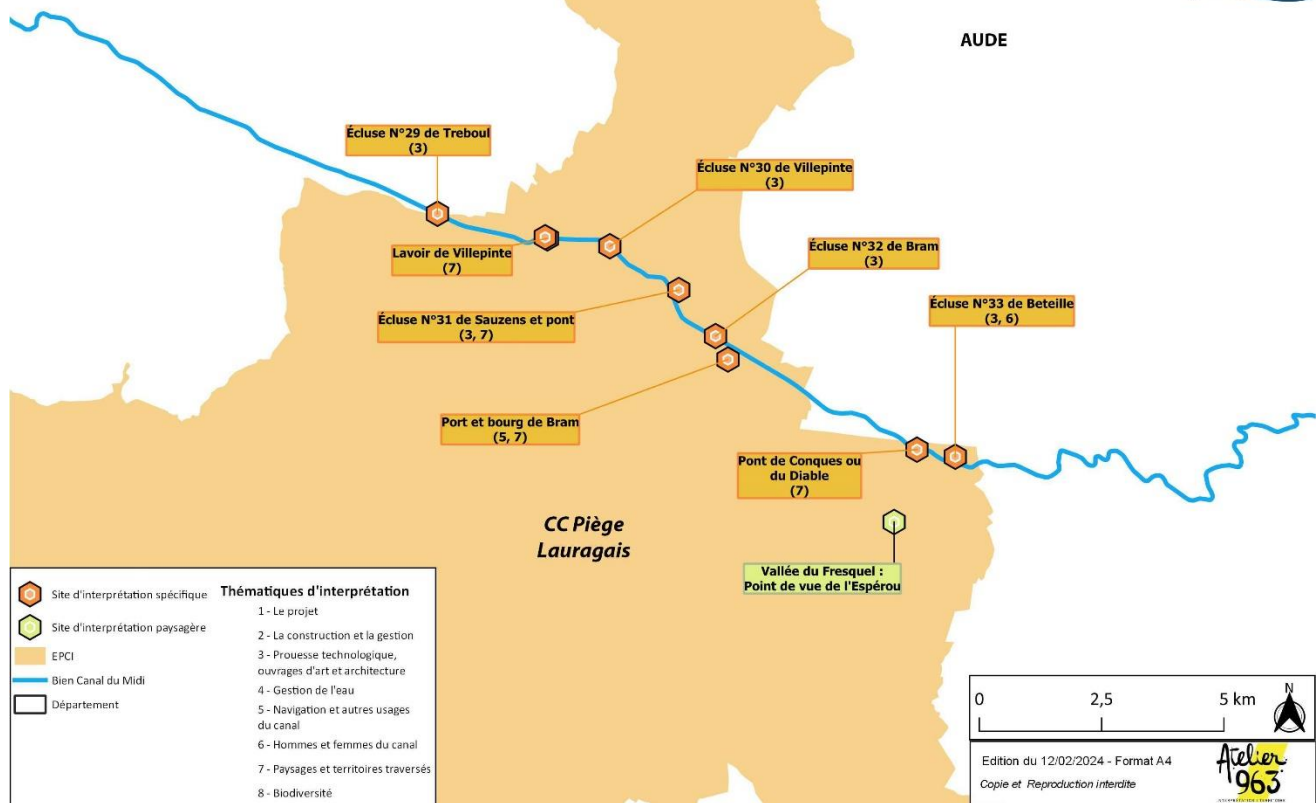
Site	Thématique	Typologie
Le Réservoir / Bassin de Saint-Ferréol	4. Gestion de l'eau	Site pilier
Les Cammazes : Voûte Vauban	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation globale
Saint-Felix-de-Lauragais	Unité paysagère : Lauragais	Site d'interprétation paysagère
Vaudreuille (Table d'Orientation)	Unité paysagère : Lauragais	Site d'interprétation paysagère
Vaudreuille (Vol à Voile)	Unité paysagère : Lauragais	Site d'interprétation paysagère
Oppidum de Berniquaut	Unité paysagère : Montagne Noire	Site d'interprétation paysagère
Barrage de Saint-Ferréol	Unité paysagère : Montagne Noire	Site d'interprétation paysagère
Aqueducs de la rigole de la Plaine (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Aqueduc de Saint-Félix : ligne ferroviaire Castelnaudary-Castres (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Lac de Lenclas (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Prise d'eau des Thoumases ou du Laudot (4,6)	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Pont vieux de Cailhavel (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Pont du Riat (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Port Louis, le moulin du Roy et la prise d'eau de la Ville de Revel (2, 5, 7)	2. Construction et gestion 5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Pont Crouzet (3,4)	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Lac et barrage des Cammazes (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Stèle et maison du plô de la Jasse (6)	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Prise d'eau de la Bernassonne (4,6)	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Rigole d'essai (1)	1. Le projet	Site d'interprétation spécifique
Chaussée de Coudières (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Château de Saint-Felix-Lauraguais (2,7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Bastide de Revel : maison de Pierre-Paul Riquet, halle et beffroi (2,7)	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Durfort (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Cité de Sorèze (6)	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation périphérique



Site	Thématique	Typologie
<b>Le Conquet (4,6)</b>	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
<b>Prise d'eau et épanchoir du Rieutort (4)</b>	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Le Lampy Vieux (4)</b>	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Lac et barrage du Lampy (4)</b>	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Moulins de Cals, lac et barrage de la Galaube (4,5)</b>	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Prise d'Alzeau (4,7)</b>	4. Gestion de l'eau 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Carrière de granit du Fajal (2)</b>	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
<b>Mine de plomb argentifère (2,7)</b>	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Mine d'or de Salsigne (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique

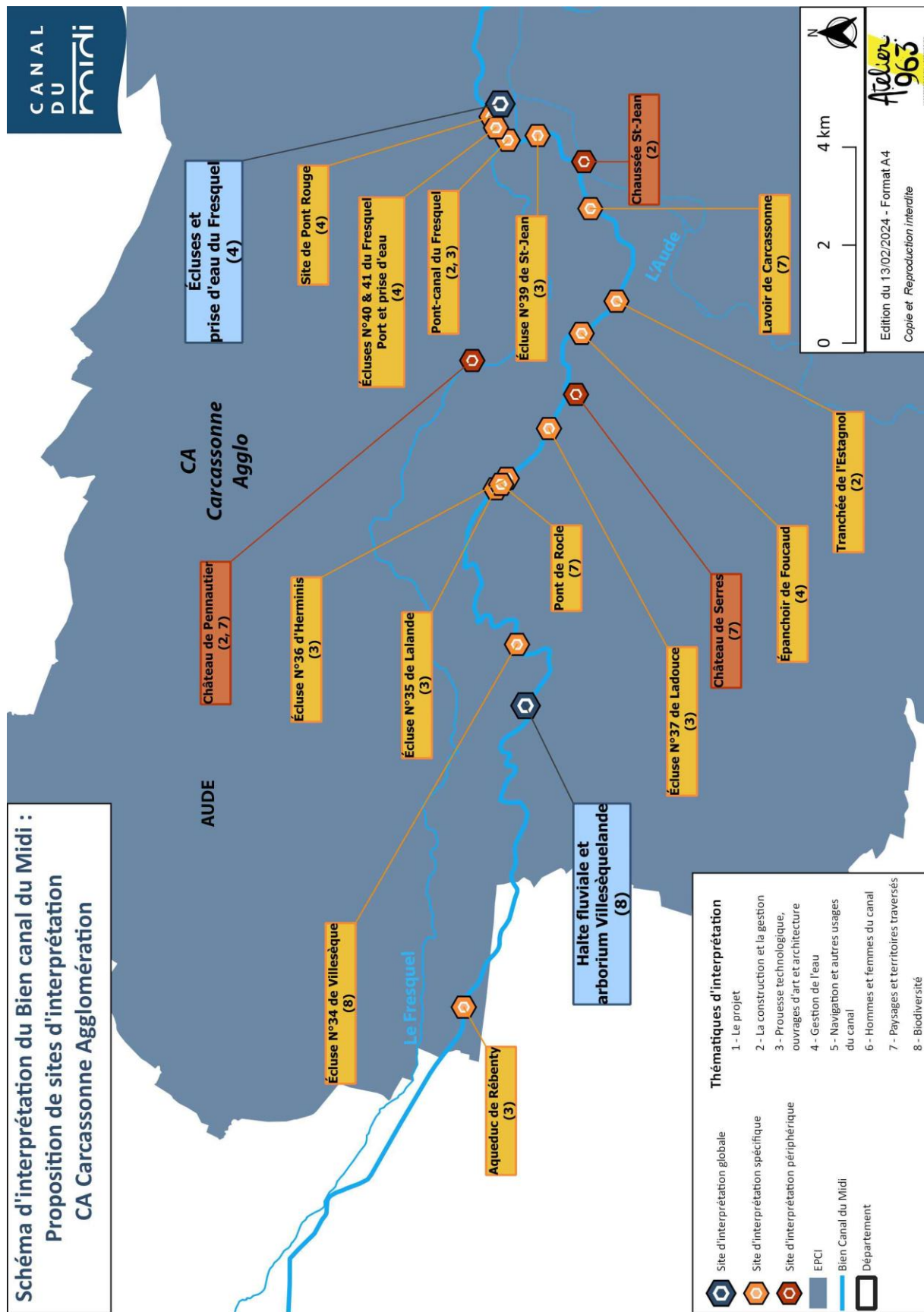
# Communauté de Communes Piège Lauragais Malepère

Schéma d'interprétation du Bien canal du Midi :  
Proposition de sites d'interprétation  
CC Piège, Lauragais, Malepère



Site	Thématique	Typologie
<b>Point de vue de l'Espérou</b>	<b>Unité paysagère : Vallée du Fresquel</b>	<b>Site d'interprétation paysagère</b>
<b>Aqueduc et écluse N°29 de Treboul (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Epanchoir de Villepinte (4)</b>	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Lavoir de Villepinte (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°30 de Villepinte (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°31 de Sauzens et pont (3,7)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°32 de Bram (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Port et bourg de Bram (5, 7)</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Pont de Conques ou du Diable (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°33 de Beteille (3,6)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique





# Schéma d'interprétation du Bien canal du Midi : Proposition de sites d'interprétation CA Carcassonne Agglomération

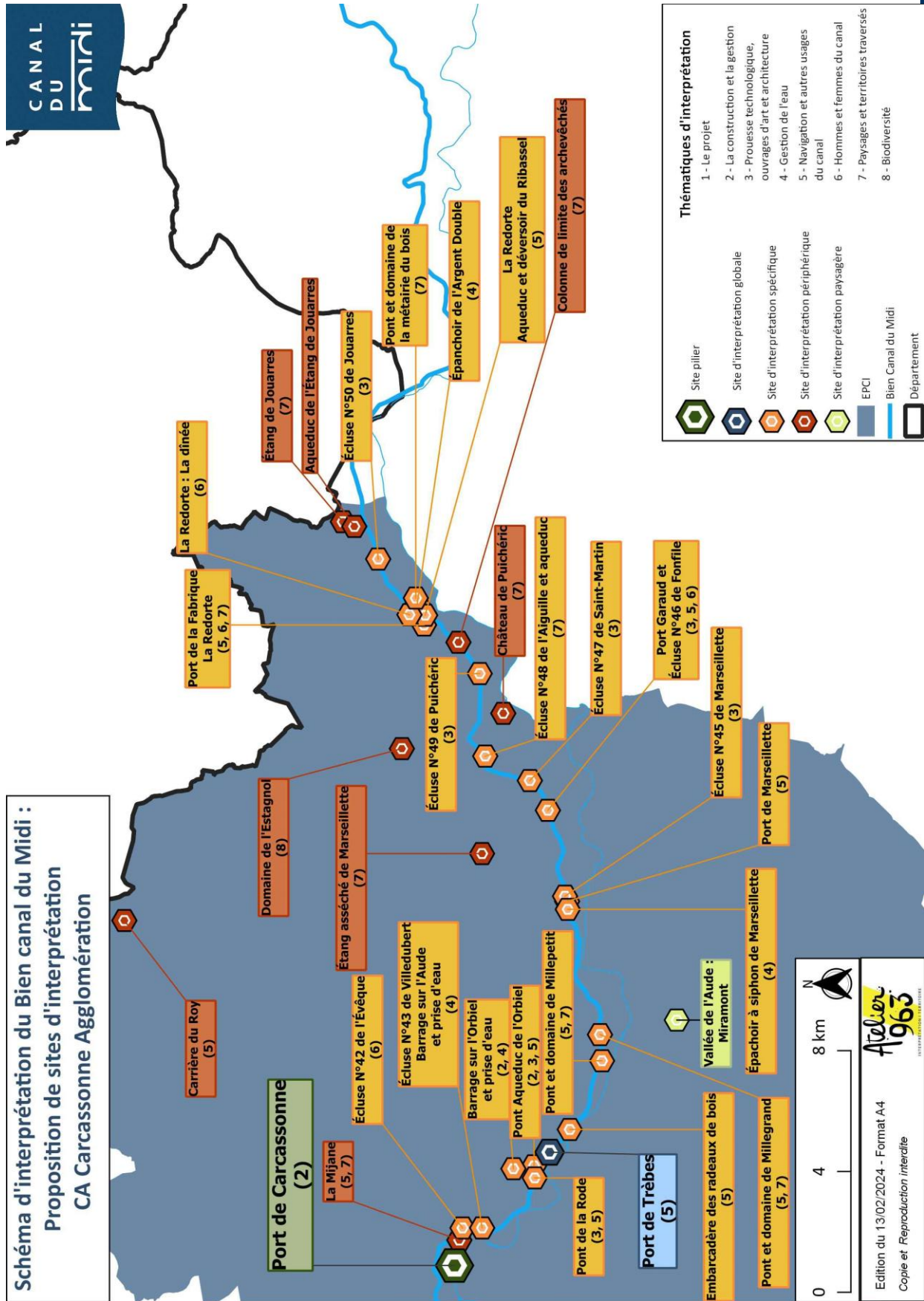
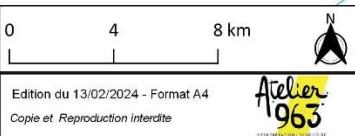
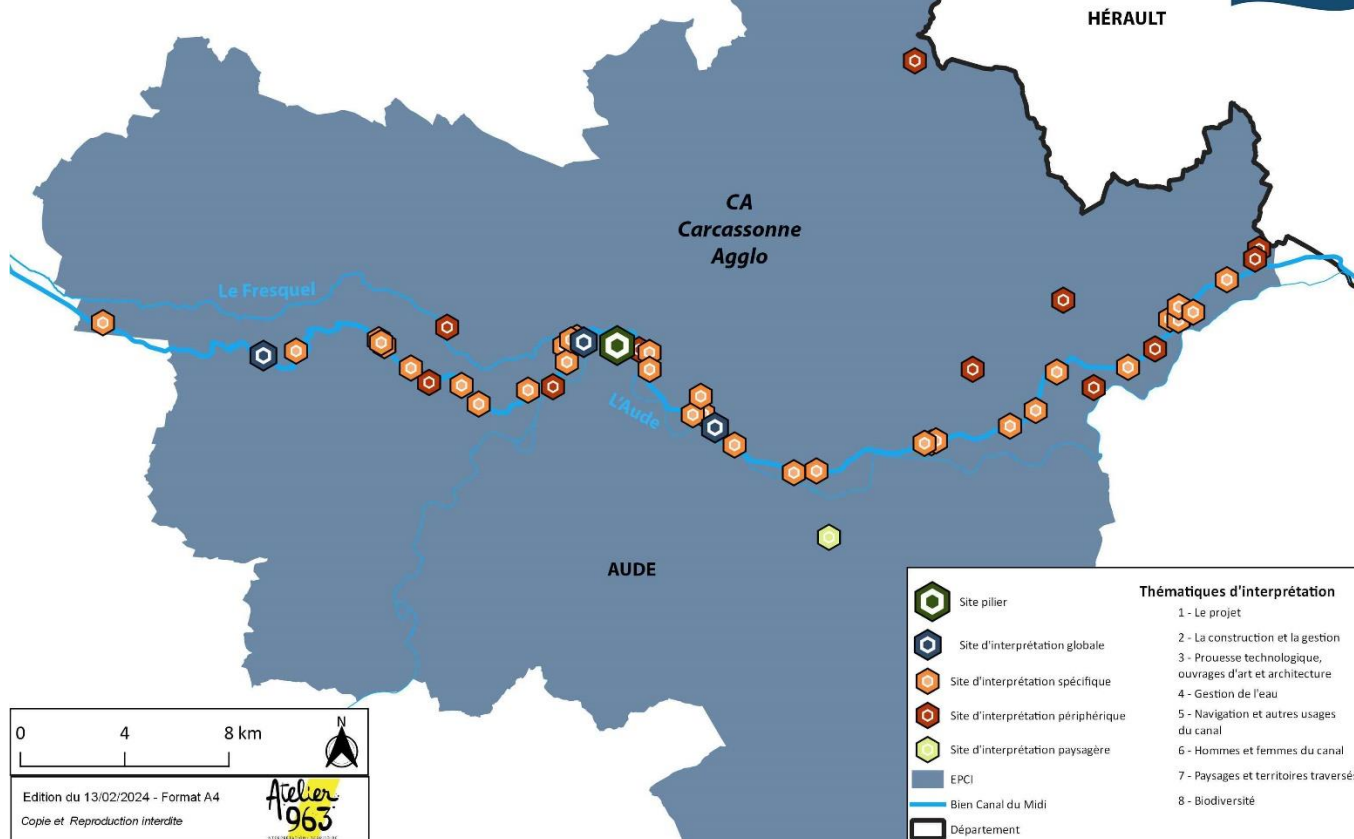


Schéma d'interprétation du Bien canal du Midi :  
Proposition de sites d'interprétation  
CA Carcassonne Agglomération



	Site pilier	<b>Thématiques d'interprétation</b> 1 - Le projet 2 - La construction et la gestion 3 - Prouesse technologique, ouvrages d'art et architecture 4 - Gestion de l'eau 5 - Navigation et autres usages du canal 6 - Hommes et femmes du canal 7 - Paysages et territoires traversés 8 - Biodiversité
	Site d'interprétation globale	
	Site d'interprétation spécifique	
	Site d'interprétation périphérique	
	Site d'interprétation paysagère	
	EPCI	
	Bien Canal du Midi	
	Département	

Site	Thématique	Typologie
Port de Carcassonne	2. Construction et gestion	Site pilier
Ecluses et prise d'eau du Fresquel	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation globale
Port de Trèbes	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation globale
Halte fluviale et arborium Ville-sèquelande	8. Biodiversité	Site d'interprétation globale
Miramont	Unité paysagère : Vallée de l'Aude	Site d'interprétation paysagère
Aqueduc de Rébenty (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°34 de Villesèque (8)	8. biodiversité	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°35 de Lalande (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Pont de Rocle (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°36 d'Herminis (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°37 de Ladouce (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Épanchoir de Foucaud (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Tranchée de l'Estagnol (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation spécifique



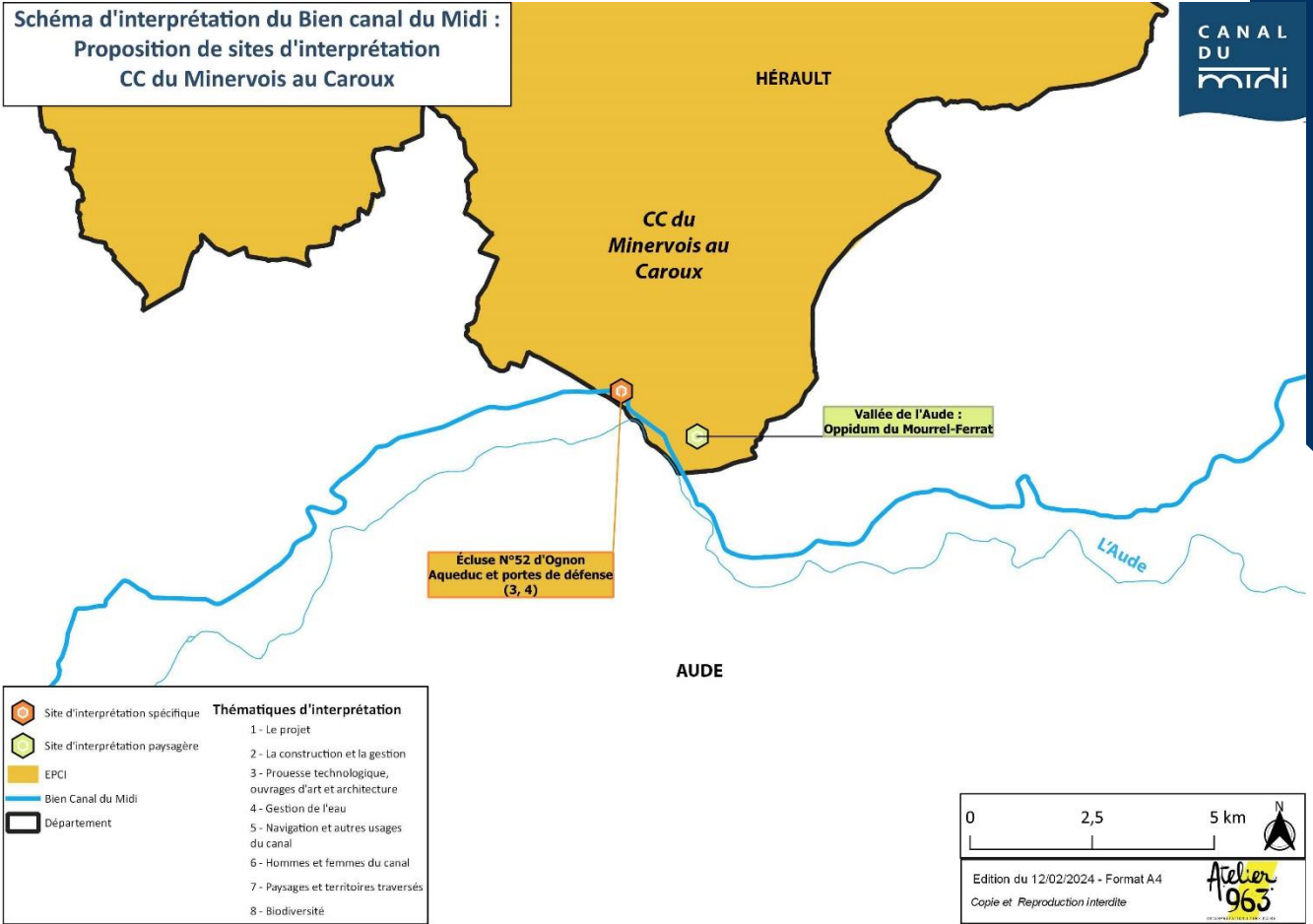
<b>Lavoir de Carcassonne (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°39 de St-Jean (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°42 de l'Évêque (6)</b>	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°43 de Villedubert/ Barrage sur l'Aude et prise d'eau (4)</b>	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Pont de la Rode (3, 5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Barrage sur l'Orbiel et prise d'eau (2,4)</b>	2. Construction et gestion 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Pont Aqueduc de l'Orbiel (2, 3, 5)</b>	2. Construction et gestion 3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Embarcadère des radeaux de bois (5)</b>	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Pont et domaine de Millepetit (5, 7)</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Pont et domaine de Millegrand (5, 7)</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Epanchoir à siphon de Marseillette (4)</b>	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Port de Marseillette (5)</b>	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°45 de Marseillette (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Port Garaud et écluse N°46 de Fonfile (3, 5, 6)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°47 de Saint-Martin (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°48 et aqueduc de l'Aiguille (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°49 de Puichéric (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>La Redorte/ Port de la Fabrique (5, 6, 7)</b>	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>La Redorte/ Aqueduc et déversoir du Ribassel (5)</b>	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Déversoir - épanchoir de l'Argent Double/ aqueduc (4)</b>	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>La Redorte/ La dînée (6)</b>	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
<b>Le pont et le domaine de la métairie du bois (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°50 de Jouarres (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique

<b>Château de Pennautier (2, 7)</b>	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Domaine de l'Estagnol (8)</b>	8. biodiversité	Site d'interprétation périphérique
<b>Pont et domaine de la Mijane (5,7)</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Étang asséché de Marseillette (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Château de Puichéric (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Caunes-Minervois/ Carrière du Roy (5)</b>	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation périphérique
<b>Colonne de limite des archevêchés (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Etang de Jouarres (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Aqueduc de l'étang de Jouarres</b>		Site d'interprétation périphérique
<b>Château de Serres (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Chaussée de St-Jean (2)</b>	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique

# Communauté de communes du Minervoais au Caroux

Schéma d'interprétation du Bien canal du Midi :  
Proposition de sites d'interprétation  
CC du Minervoais au Caroux

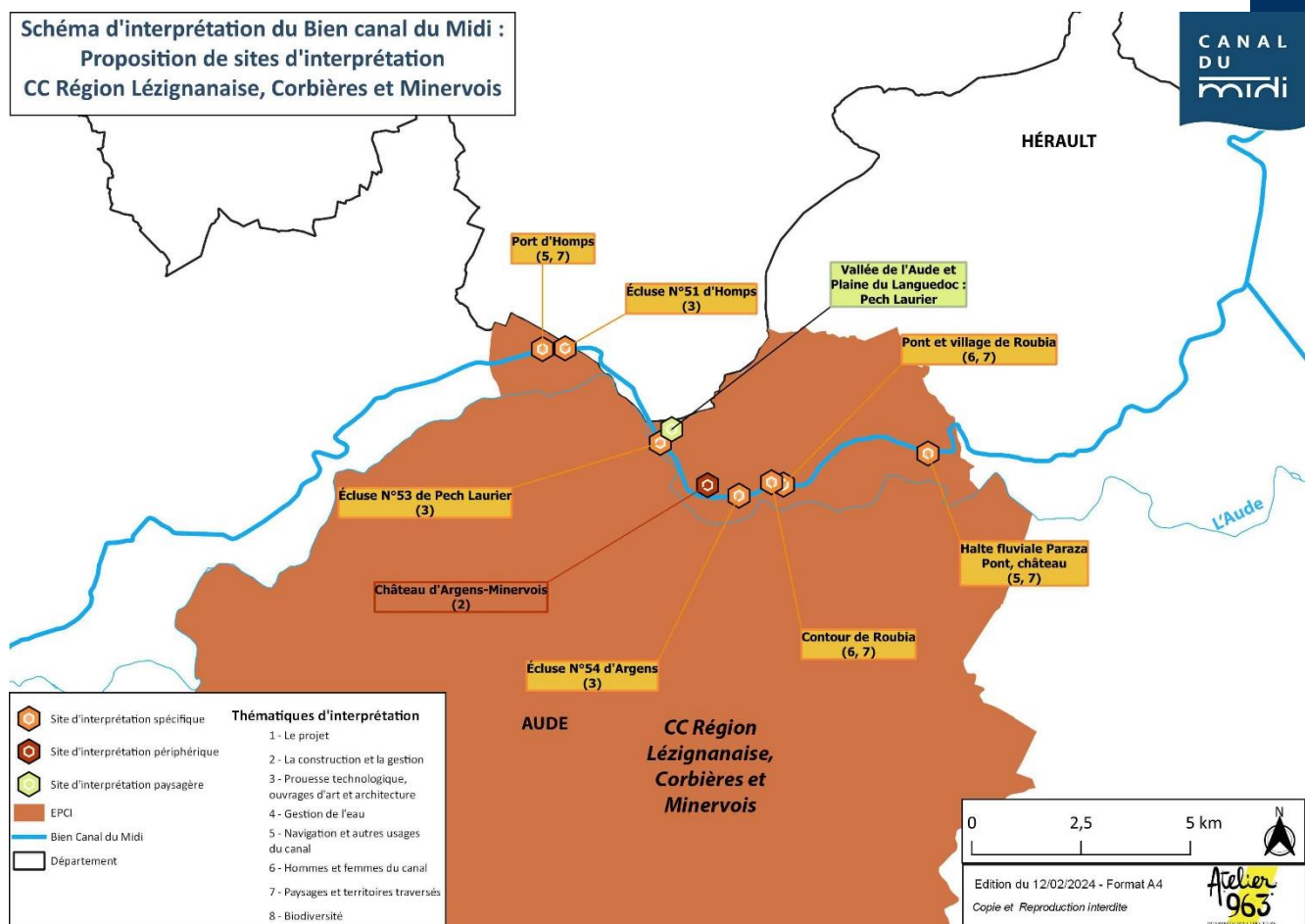
CANAL  
DU  
midi



Site	Thématique	Typologie
Mourel Ferrat	Unité paysagère : Vallée de l'Aude	Site d'interprétation paysagère
Écluse N°52 d'Ognon/ aqueduc/ Portes de défense (3, 4)	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique

# Communauté de Communes de la région Lézignanaise, Corbières et Minervois

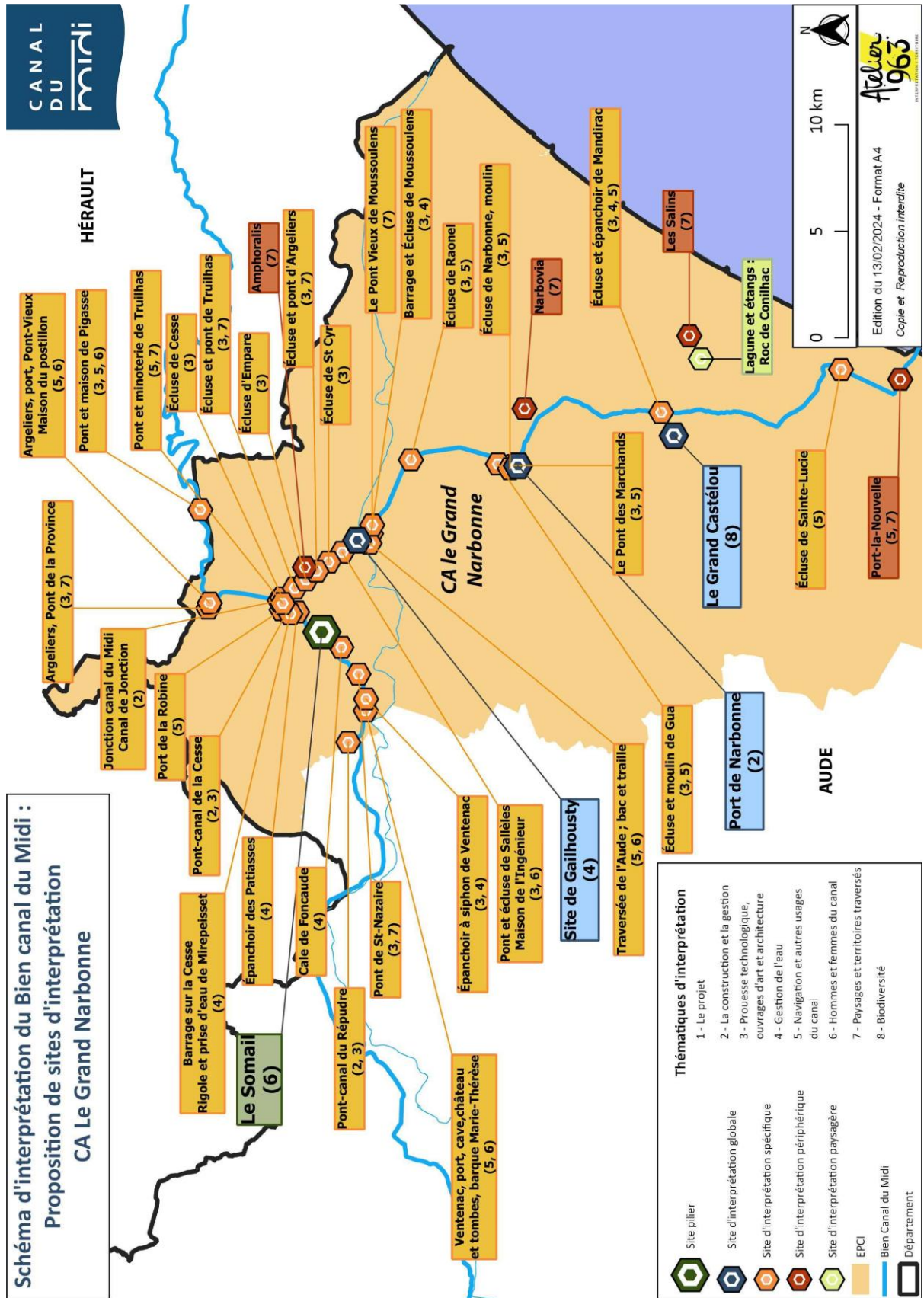
Schéma d'interprétation du Bien canal du Midi :  
Proposition de sites d'interprétation  
CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois



Site	Thématique	Typologie
<b>Pech Laurier</b>	<b>Unité paysagère : Vallée de l'Aude et Plaine du Languedoc</b>	<b>Site d'interprétation paysagère</b>
<b>Port d'Homs (5,7)</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°51 d'Homs (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse N°53 de Pech Laurier (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse n°54 d'Argens (3,5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Le contour de Roubia (5)</b>	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Pont et village de Roubia (6,7)</b>	6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Paraza/ Pont, halte fluviale, château (5,7)</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Château d'Argens-Minervois (2)</b>	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique



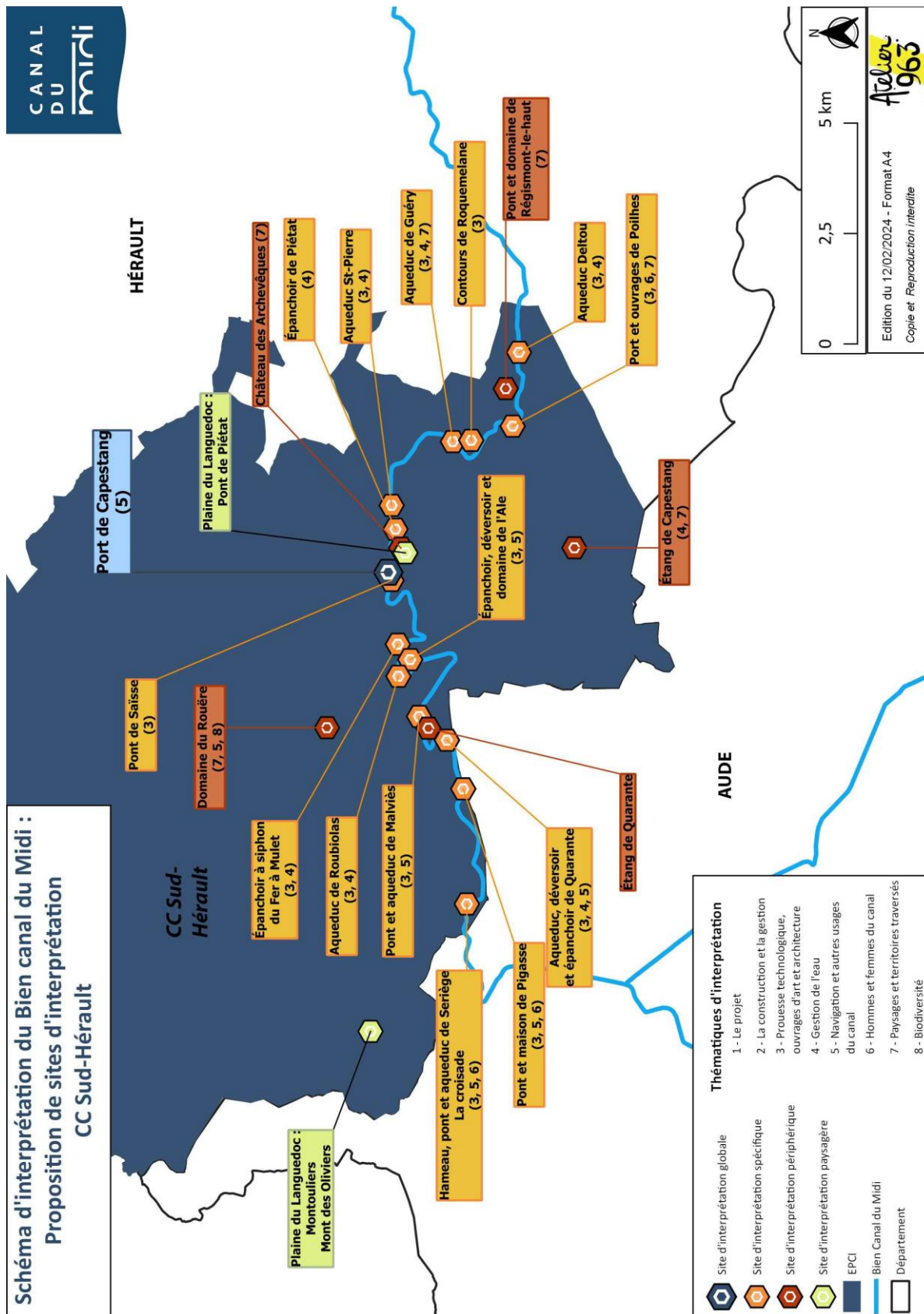
# Communauté d'agglomération du Grand Narbonne



Annexes / Schéma d'interprétation du canal du Midi / Février 2024

Site	Thématique	Typologie
Le Somail	6. Hommes et femmes du canal	Site pilier
Port de Narbonne	2. Construction et gestion	Site d'interprétation globale
Site de Gailhousty	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation globale
Le Grand Castélou	8. Biodiversité	Site d'interprétation globale
Roc de Conilhac	Unité paysagère : Lagune et étangs	Site d'interprétation paysagère
Pont-canal du Répudre (2,3)	2. Construction et gestion 3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Ventenac/ Port, cave, château et tombes de la famille Andréossy, barque Marie-Thérèse (5,6)	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Epanchoir à siphon de Ventenac (3,4)	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Pont de Saint-Nazaire (dit aussi Pont Saint-Rome (3,7)	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Cale de Foncaude (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Épanchoir des Patiasses (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Barrage sur la Cesse, rigole et prise d'eau de Mirepeisset (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Pont-canal de la Cesse (2,3)	2. Construction et gestion 3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Port La Robine (5)	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Pont et Minoterie de Truilhas (5,7)	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Jonction canal du Midi - Canal de Jonction (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation spécifique
Argeliers, Pont de la Province (3,7)	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Argeliers/ Port, pont vieux, maison du postillon (5,6)	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Relais de Pigasse (6)	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Écluse de Cesse (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse et pont de Truilhas (3,7)	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse d'Empare (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse et pont d'Argeliers (3,7)	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique

<b>Écluse de St Cyr (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse, pont et maison de l'Ingénieur de Sallèles (3,6)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
<b>Traversée de l'Aude : bac et traîlle (5,6)</b>	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
<b>Barrage de Moussoulens/ Écluse de Moussoulens (3,4)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Le pont vieux de Moussoulens (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse de Raonel (3, 5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse et moulin de Gua (3,5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse de Narbonne ou de la Charité, moulin (3,5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Le Pont des Marchands (3, 5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse et épanchoir de Mandirac (3,4,5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Écluse de Sainte-Lucie (5)</b>	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Amphoralis (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Narbovia (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Les Salins (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Port-la-Nouvelle (5, 7)</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique

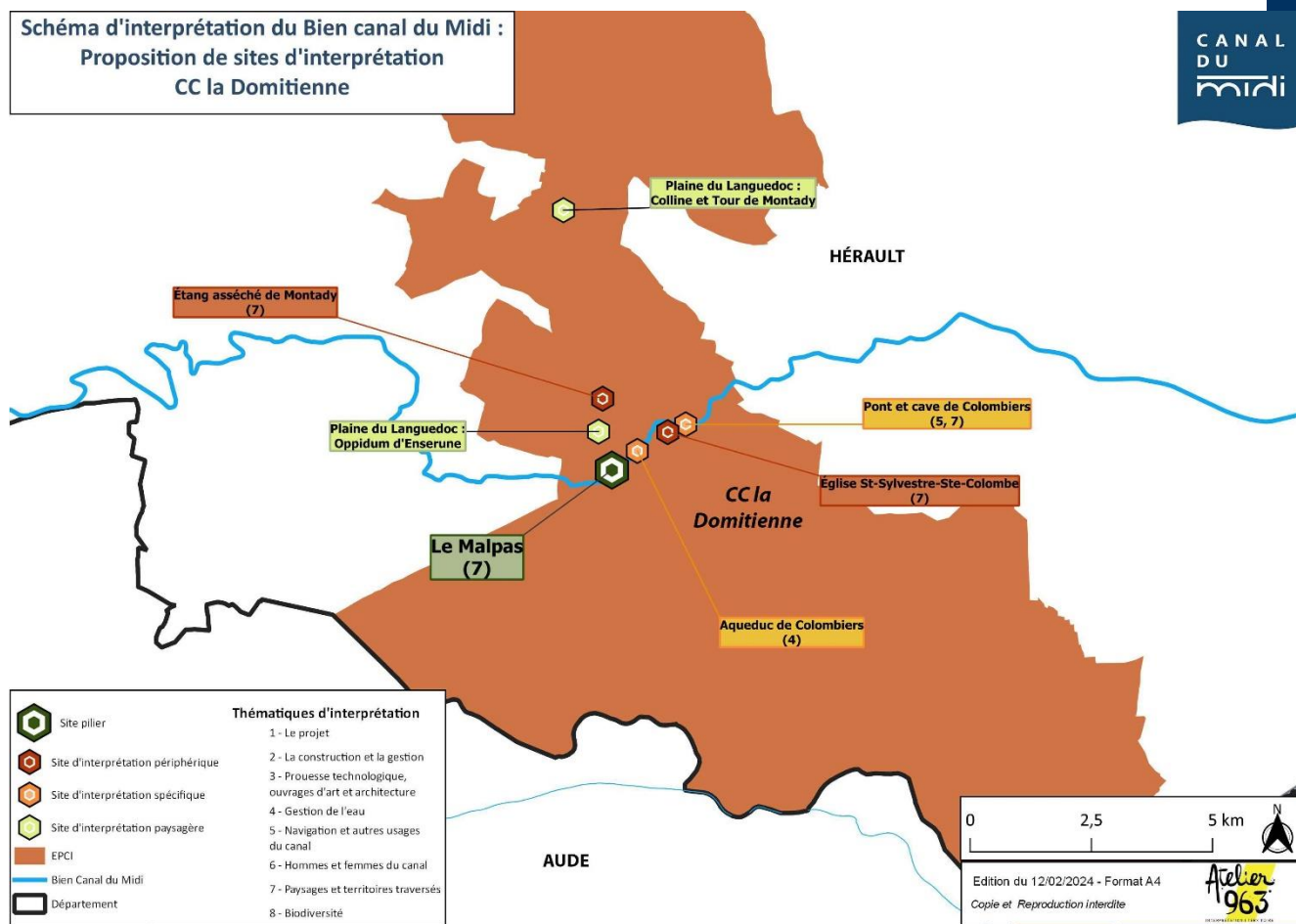




Site	Thématique	Typologie
<b>Port de Capestang et ses ouvrages</b>	<b>5. Navigation et autres usages</b>	<b>Site d'interprétation globale</b>
<b>Mont des Oliviers -Village de Montouliers</b>	<b>Unité paysagère : Plaine du Langue-doc</b>	<b>Site d'interprétation paysagère</b>
<b>Pont de Piétat</b>	<b>Unité paysagère : Plaine du Langue-doc</b>	<b>Site d'interprétation paysagère</b>
<b>Hameau, pont et aqueduc de Serière - la Croisade (3, 5, 6)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
<b>Pont et maison de Pigasse (3,5,6)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
<b>Aqueduc, déversoir et épanchoir de Quarante (3,4,5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Pont et aqueduc de Malvies (3,5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Epanchoir et deversoir et domaine de l'Ale (3,5)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
<b>Aqueduc de Roubiolas (3,4)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Épanchoir à siphon et contour du Fer à Mulet (3,4)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Pont de Saïsse (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Epanchoir de Piétat (4)</b>	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Aqueduc Saint-Pierre (3,4)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Aqueduc de Guéry (3,4,7)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Contours de Roquemelane (3)</b>	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
<b>Port et ouvrages de Poilhes (3,6,7)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Aqueduc Deltou (3,4)</b>	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Etang de Quarante</b>		Site d'interprétation périphérique
<b>Etang de Capestang (4,7)</b>	4. Gestion de l'eau 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Pont et domaine de Régimont-le-haut (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Domaine du Rouère (7, 5, 8)</b>	7. Paysages et territoires traversés 5. Navigation et autres usages 8. Biodiversité	Site d'interprétation périphérique
<b>Château des Archevêques (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique

# Communauté de Communes la Domitienne

Schéma d'interprétation du Bien canal du Midi :  
Proposition de sites d'interprétation  
CC la Domitienne



**Thématiques d'interprétation**

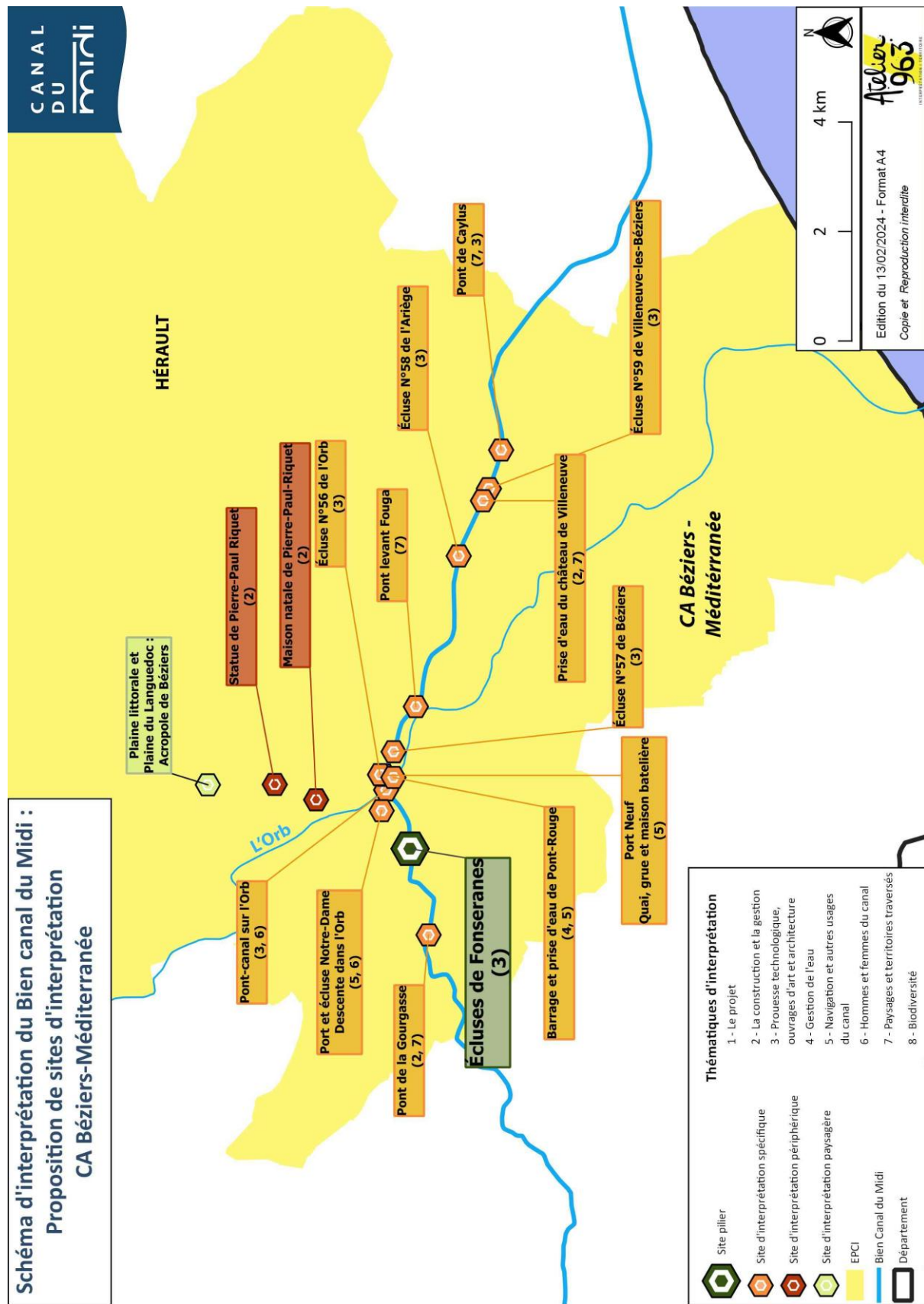
- 1 - Le projet
- 2 - La construction et la gestion
- 3 - Prouesse technologique, ouvrages d'art et architecture
- 4 - Gestion de l'eau
- 5 - Navigation et autres usages du canal
- 6 - Hommes et femmes du canal
- 7 - Paysages et territoires traversés
- 8 - Biodiversité

0 2,5 5 km

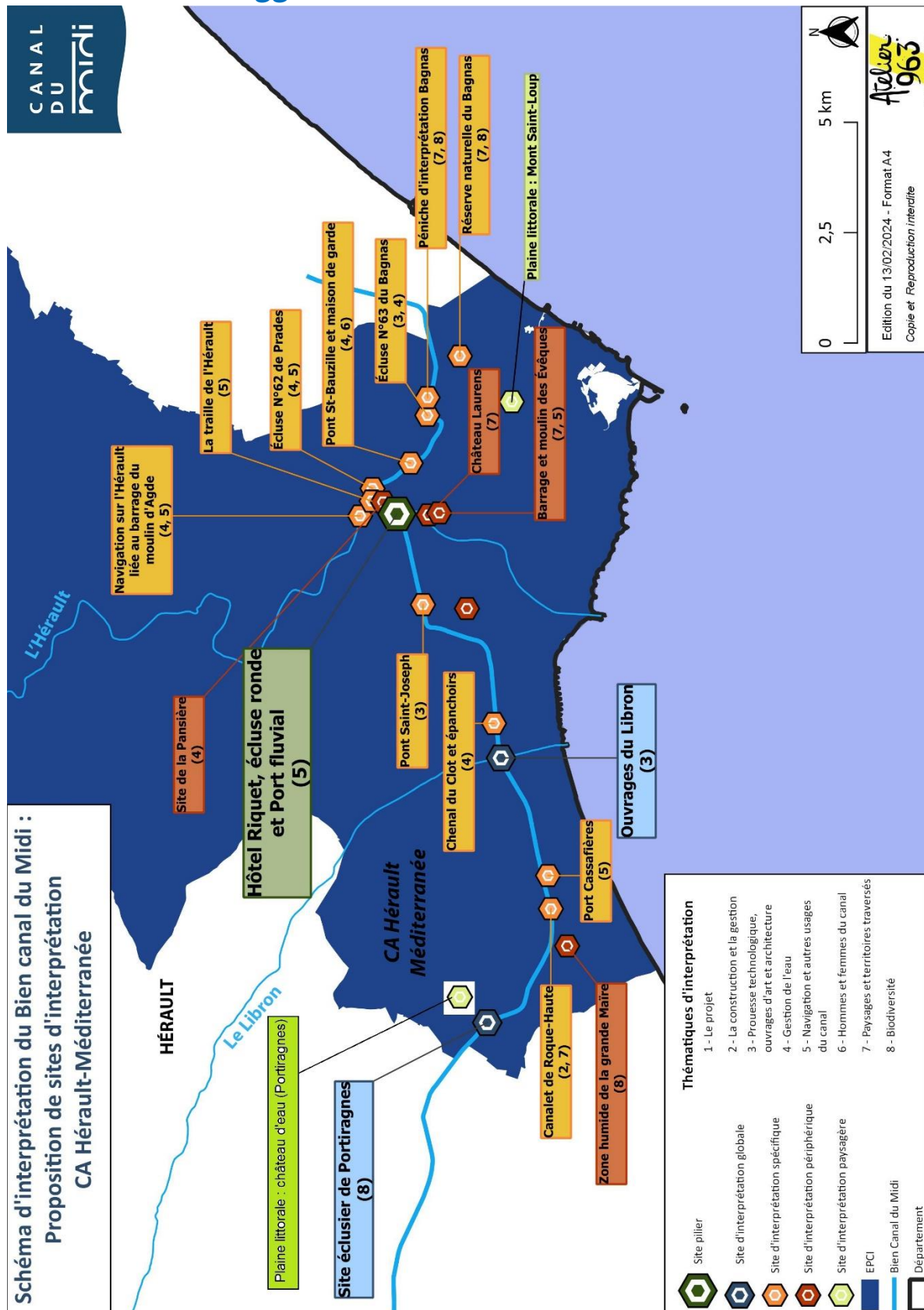
Édition du 12/02/2024 - Format A4  
Copie et Reproduction interdite

Site	Thématique	Typologie
<b>Le Malpas</b>	<b>7. Paysages et territoires traversés</b>	<b>Site pilier</b>
<b>Oppidum d'Enserune</b>	<b>Unité paysagère : Plaine du Languedoc</b>	<b>Site d'interprétation paysagère</b>
<b>Colline et Tour de Montady</b>	<b>Unité paysagère : Plaine du Languedoc</b>	<b>Site d'interprétation paysagère</b>
<b>Aqueduc de Colombiers (4)</b>	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
<b>Port et caves de Colombiers, pont, lavoir (5, 7)</b>	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
<b>Étang asséché de Montady (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
<b>Eglise St-Sylvestre. Ste Colombe (7)</b>	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique



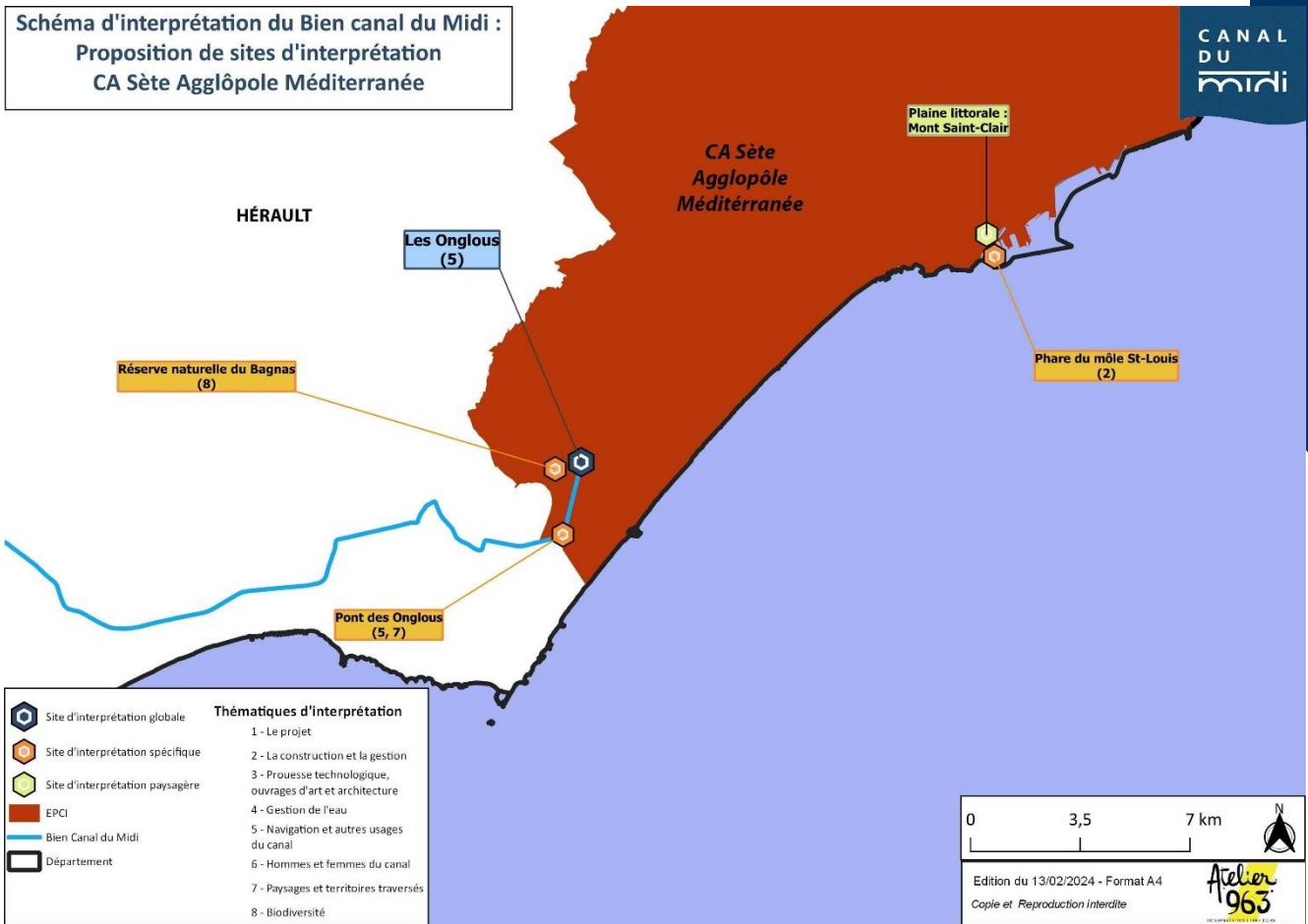


Site	Thématique	Typologie
Écluses de Fonseranes	3. Prouesse technologique, architecture	Site pilier
Acropole de Béziers	Unité paysagère : Plaine littorale et Plaine du Languedoc	Site d'interprétation paysagère
Pont de la Gourgasse (2,7)	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Port et écluse Notre-Dame/ Descente dans l'orb (5,6)	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Pont-canal sur l'Orb (3, 6)	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°56 de l'Orb (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Port Neuf / quai, grue, maison batelière (5)	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°57 de Béziers (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Barrage et prise d'eau de Pont-Rouge (4, 5)	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Pont levant Fouga (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°58 de l'Ariège (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Prise d'eau du château de Villeneuve (2,7)	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°59 de Villeneuve-les-Béziers (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Pont de Caylus (7,3)	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Statue de Pierre-Paul Riquet (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
Maison natale de Pierre-Paul Riquet (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique



Site	Thématique	Typologie
Hôtel Riquet / écluse ronde / port fluvial	5. Navigation et autres usages	Site pilier
Hôtel Riquet / écluse ronde / port fluvial	5. Navigation et autres usages	Site pilier
Ouvrages du Libron	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation globale
Site éclusier de Portiragnes	8. Biodiversité	Site d'interprétation globale
Mont Saint-Loup	Unité Paysagère : Plaine littorale	Site d'interprétation paysagère
Table d'orientation du château d'eau (Portiragnes)	Unité Paysagère : Plaine littorale	Site d'interprétation paysagère
Port Cassafières (5)	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Canalet de Roque-Haute (2, 7)	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Chenal du Clôt et épanchoirs (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Pont Saint-Joseph dit des trois yeux (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Navigation sur l'Hérault liée au barrage du moulin d'Agde (4,5)	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
La traîlle de l'Hérault (5)	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°62 de Prades (4, 5)	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Pont de Saint-Bauzille et maison de garde (4,6)	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°63 du Bagnas et épanchoir (3, 4)	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Réserve naturelle du Bagnas, Péniche mobile (7,8)	7. Paysages et territoires traversés 8. Biodiversité	Site d'interprétation spécifique
Zone humide des Verdisses (8)	8. Biodiversité	Site d'interprétation périphérique
Barrage et Moulin des Évêques (7,5)	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Château Laurens (7)	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Grande Maire (7)	7. Paysages et territoires traversés 8. Biodiversité	Site d'interprétation périphérique
Site de la Pansière (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation périphérique

# Communauté d'agglomération Sète Agglopoles Méditerranée



Site	Thématique	Typologie
Les Onglous	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation globale
Mont Saint-Clair	Unité paysagère : Plaine littorale	Site d'interprétation paysagère
Pont des Onglous (5,7)	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
SETE : môle St-Louis, port et phare (2)	2. Construction et gestion	Site d'interprétation spécifique
Réserve naturelle du Bagnas (8)	8. Biodiversité	Site d'interprétation spécifique

# Annexe 8 : fiches action par site

Schéma d'interprétation du canal du Midi	
Site pilier	
Domaine de Bonrepos-Riquet / Bassins d'essai	
1. Description du site	
Situation géographique	
Intercommunalité	Communauté de Communes des Coteaux du Girou
Commune	Bonrepos-Riquet
Photos	
Carte	
Équipement existant	
Historique	<p>Le Domaine de Bonrepos-Riquet est composé d'un patrimoine bâti riche de grands ensembles - le château, l'orangerie, les communs - et de monuments de jardins, que sont la grotte de rocaille et la glacière. Autour du château, se déploient cours, terrasses et allées, créés par la famille des Riquet pour l'embellissement du site.</p> <p>Le Domaine abrite dans son parc de 29 hectares un témoignage de la période peu documentée de la genèse du canal du Midi, les bassins d'essais de Riquet.</p> <p>En fond de talweg de la Garenne, se développent sur près de deux hectares trois bassins étagés (bassin de décharge, bassin réservoir, bassin canal), édifiés de terre et de maçonneries de brique qui fonctionnent comme des vases communicants. Alimenté par deux rigoles et des eaux saisonnières, l'ouvrage hydraulique de dimension exceptionnelle pour l'époque fut propice à Pierre-Paul Riquet pour la conceptualisation de son projet de canal du Midi.</p> <p>Après l'acquisition de la seigneurie de Bonrepos vers 1652, Pierre-Paul Riquet ordonne la construction de son nouveau château sur les vestiges de l'ancienne place-forte. Il confie la tâche à Isaac Roux, maçon originaire de Revel, à partir de 1656. Précédé d'une cour d'honneur close par des fossés et clôturé par ses communs (aujourd'hui disparus), le corps de logis quadrilatère est fortifié à l'Ouest par deux imposantes tours carrées et il est flanqué, coté Est, de deux tourelles rondes en poivrière. Les façades classiques et austères du château furent remaniées au 18e siècle. On modifia alors les percements des fenêtres (anse de panier) et des portes, conformément au goût de cette époque.</p> <p>Une vaste et luxueuse orangerie fut aussi construite au 18e siècle pour accueillir en période hivernale des plantes en pot qui, au moment des beaux jours, agrémentaient l'ensemble du parc. La façade nord de l'édifice est scandée de belles arcatures aveugles. Au sud, de grandes baies laissent pénétrer chaleur et lumière. Les sept murs diaphragmes percés qui en composent l'ossature donnent une certaine monumentalité à l'ensemble.</p> <p>L'achat de la seigneurie de Bonrepos est d'abord, pour Pierre-Paul Riquet, la marque de sa réussite sociale et de sa quête de noblesse. L'embellissement du domaine fut d'abord son œuvre puis celle de ses descendants. Ils déploierent depuis la cour est du château la composition paysagère des jardins, comme préconisée par le Jardinier du roi Le Nôtre. Le coteau sud fut transformé par la création d'une série de terrasses ornées de bassins miroirs et d'une grotte rocaille : cette dernière, survivance des jardins des temps de Pierre-Paul Riquet, est un spécimen remarquable des « monuments de jardins » à la mode aux 16 et 17e siècles. Au-delà du portail d'entrée, subsista une grande bâtisse, les Communs. Ils faisaient office d'écuries, de chais, de greniers et de granges.</p>
Description du site en 2023	<p>Le domaine est composé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D'un château, dont une partie du rez-de-chaussée et des sous-sols (cuisine notamment) est visitable. L'édifice, en mauvais état, est restauré par tranche.</li> <li>- De communs qui font office d'accueil des visiteurs et de point d'information touristique intercommunautaire en saison estivale.</li> <li>- D'une glacière dont le programme de restauration est dans sa phase finale.</li> <li>- D'une orangerie entièrement restaurée et aménagée en espace polyvalent (330 m2) adaptée pour accueillir réceptions, expositions, séminaires et conférences et équipée d'une cuisine et de sanitaires. Un prestataire extérieurs spécialisé est en charge de sa commercialisation.</li> <li>- D'une grotte de fraîcheur.</li> <li>- D'un parc entretenu.</li> <li>- Des bassins d'essai (qui font l'objet d'un projet de valorisation et de restauration).</li> </ul> <p>Le domaine est la propriété de la commune de Bonrepos-Riquet. Les visites du site ainsi que son entretien sont assurés par l'association SVDBR (Sauvegarde et Valorisation du Domaine de Bonrepos-Riquet). L'association organise également autour du domaine diverses actions, notamment scientifiques, autour d'une programmation culturelle dynamique.</p> <p>La communauté de Communes des Coteaux du Girou et le Département 31 sont également partie prenante dans la gestion et le financement du site, de sa valorisation et de sa restauration. L'association fait appel à du mécénat pour financer certains projets.</p>



	Type	État
Accueil touristique	Point d'information touristique en période estivale.	Point d'accueil aménagé dans les communs du château. Peu qualitatif.
Interprétation	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Visites guidées organisées par l'association.</li> <li>. Panneaux à l'intérieur du point d'accueil.</li> <li>. Panneaux à l'extérieur (dans le parc du domaine à différents endroits présentant des points d'intérêt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Visites faites par des bénévoles entre avril et octobre. L'association réfléchit à développer une visite libre.</li> <li>. Panneaux mal dimensionnés et avec trop de texte.</li> <li>. Panneaux en assez bon état.</li> </ul>
<b>Capacité d'accueil actuelle</b>		
Personnel d'accueil	oui : Salariés + bénévoles	
Fréquentation	Plus de 10 000 visiteurs par an (dont environ 3000 pour les visites guidées)	
<b>Accessibilité</b>		
	Actuelle	Évolutions prévues
X	Bateau	non
X	Vélo	
X	Piéton	PR qui rejoint le GR 46 – Liaison Conques-Toulouse, voie secondaire du Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, bien UNESCO reliant la voie du Puy à la voie d'Arles
	Transports en commun	
X	Parking	oui
<b>2. Le projet</b>		
<b>Contenus du futur équipement</b>		
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
Thématique principale	<b>1. Le projet du canal avant l'édit de 1666</b>	
Justification de la thématique	C'est dans son château de Bonrepos que Riquet a fait mûrir son projet de canal reliant les deux mers. Il a notamment effectué dans son vaste parc, comprenant le vallon de Garenne, des essais hydrauliques. On peut encore aujourd'hui voir les vestiges de ces bassins d'essai. Par ailleurs, c'est depuis Bonrepos qu'il a pris la plume pour écrire à Colbert et lui faire part de son projet.	
Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique	
Données du projet et possibles orientations	<p>Le site fait l'objet de différents projets : recherches scientifiques (à l'initiative de la Commune et associé à elle, le comité scientifique regroupant plusieurs experts archéologues, historiens et hydrauliciens) ; aménagement de l'Orangerie en lieu d'accueil de groupe avec salle de séminaire et restauration (Commune et association SVDBR) ; restauration de l'ensemble du Domaine réalisée par la commune, au fur et à mesure des budgets disponibles (subventions publiques et mécénat) ; transformation des communs en espace d'accueil, de promotion (commune et CC Coteaux du Girou) ; valorisation des bassins d'essais (étude en cours du CD31) ; programmation d'animations culturelles et pérennisation du spectacle annuel Sons&amp;Lumières dédié à P.P. RIQUET, à sa famille et à son œuvre visionnaire, le canal du Midi.</p> <p>Il conviendra de coordonner l'ensemble de ces projets autour d'une gouvernance et d'une gestion du site clarifiées et opérationnelles. La valorisation des bassins d'essais constituera vraisemblablement le cœur de la future visite. Selon les scénarios en cours de réflexion, l'aménagement sera plus ou moins important et l'angle de la visite sera plus ou moins centré sur les bassins d'essais du canal du Midi avec la volonté de proposer un site grand public, innovant, proposant une approche à la fois historique, patrimoniale, ludo-scientifique et pédagogique sur la thématique des bassins d'expérimentation du canal du Midi et de la gestion de l'eau. Dans l'objectif de faire du domaine de Bonrepos-Riquet un site pilier du canal du Midi, le lien entre le domaine et le canal devra être central dans la valorisation, non seulement au niveau des bassins d'essai, mais aussi du reste du domaine, acquis par Riquet au moment de la gestion du projet et transformé par lui et sa famille, au fur et à mesure de l'avancée de leur notoriété et de leur appartenance à la haute société - grâce au canal. Par ailleurs, les essais et expérimentations pratiqués à Bonrepos devront être mis en rapport avec les différents projets de tracé du canal, puis le choix définitif de tracé et l'autre expérimentation que fut la rigole d'essai dans la Montagne Noire.</p> <p>Il pourra également être intéressant d'évoquer les projets de canal ou d'axes de communication est-ouest envisagés avant Riquet, afin de montrer l'ancienneté de cette idée de relier l'Atlantique à la Méditerranée.</p>	
Interconnexion avec les autres sites	<p>La mise en cohérence et en complémentarité des contenus avec les autres sites piliers du canal du Midi demandera la mise en place d'action de coopération et de co-construction (PSC) et particulièrement avec le site du Réservoir à Saint-Ferréol (qui traite de la thématique 4 : Gestion de l'eau et notamment l'alimentation du canal en eau) et le site du Château du canal à Toulouse (qui traite de la thématique 2 : construction et gestion du canal).</p> <p>Par ailleurs, le site pourra prévoir un lien avec le Bien Unesco des Chemins de Compostelle, une connexion pédestre étant possible.</p>	
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Domaine classé Monument Historique</li> <li>. Lieu de visite connu, avec un public et des ancrages scientifiques</li> <li>. Des porteurs de projets déjà engagés dans la valorisation du site</li> <li>. Présence des bassins d'essai (avec projet de valorisation porté par le CD31)</li> <li>. Passage du GR46 chemin de Compostelle (Bien Unesco)</li> <li>. Orangerie aménagée pour l'accueil des groupes (salle et restauration)</li> <li>. Projet de création d'un espace d'accueil et de promotion mutualisé dans le bâtiment des communs du château (Commune de Bonrepos-Riquet et Communauté de Communes des coteaux du Girou)</li> </ul>	
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Pas à proximité immédiate du canal</li> <li>. Besoins de restauration des différents éléments (coûts importants)</li> <li>. Ressource en eau limitée</li> <li>. Changements pluviométriques dus au réchauffement climatique.</li> <li>. Gouvernance complexe avec différents acteurs engagés sur le site (l'étude en cours du CD31 doit permettre de retenir un mode de gouvernance et un modèle de gestion/exploitation adapté au développement, au rayonnement, à la valorisation et à l'entretien de l'ensemble du domaine classé de Bonrepos-Riquet)</li> </ul>	
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Faire le lien avec le canal du Midi</li> <li>. Donner aux visiteurs des clés de lecture du site.</li> <li>. Penser le site dans son ensemble (accueil, château, parc, bassins d'essai, glacière, grotte, etc.)</li> <li>. Coordination des acteurs</li> <li>. Entretien régulier du site et des aménagements</li> </ul>	

Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Programmmiste de projet culturel et patrimonial Architecte du patrimoine Paysagiste Spécialiste hydraulique (à voir)	70 à 90 000 € (une partie de la programmation ayant déjà été mise en œuvre sur les Bassins d'essai)	2 ans
Réalisation	En fonction de la programmation	En fonction de la programmation	En fonction de la programmation
3. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	Département, CC Coteaux du Girou, Commune de Bonrepos-Riquet (dont l'office de tourisme), Association SVDBR		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE		
Acteurs scientifiques	Conseil scientifique de Bonrepos, VNF, chercheurs, universitaires		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site pilier Port Saint-Etienne, Château du canal, Archives

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Toulouse Métropole
Commune	Toulouse



##### Équipement existant

Historique	<p>En 1673, la portion du canal du Midi de Toulouse à Castelnaudary est achevée et ouverte à la navigation. Mais ce n'est au début du XVIIIe siècle, qu'un véritable port est construit à Toulouse.</p> <p>Le château du canal, construit en 1715, est le siège de justice de la seigneurie du canal créée en 1666 par Louis XIV et acquise par Riquet et ses descendants. Outre la cour de justice et la prison, il est nécessaire au fonctionnement administratif du canal. On y trouve des bureaux et des logements pour les gardes de la prison et du port ainsi que le personnel administratif. Un entrepôt abrite les matériaux utiles aux tâches d'entretien du canal du Midi : bois de charpente, pouzzolane, étoupes pour le calfatage des portes d'écluses... Le site du château a gardé la même fonction durant tout le XVIIIe siècle.</p> <p>L'ensemble immobilier est complété à la fin du XVIIIe siècle par de vastes magasins pour l'entrepôt des marchandises du port dont il ne subsiste que ceux à l'Est du château.</p> <p>Un bâtiment pour la conservation des archives est aussi érigé sur les lieux dès 1750.</p> <p>Au XIXe siècle, la présence administrative est renforcée par l'aménagement de bureaux pour le personnel administratif et la construction d'un nouveau bâtiment des archives en 1830. En 1880, le site accueille les bureaux de l'Ingénieur en Chef des canaux du Midi et de tout son personnel. Le bâtiment du château est alors totalement converti en logements et atelier. Ce "centre de commandement" est parvenu jusqu'à nous puisque la direction territoriale Sud-Ouest de VNF a encore ses bureaux au port Saint-Etienne.</p>
------------	--

Description du site en 2023	<p>Le site du port Saint Etienne a gardé la même fonction jusqu'à nos jours. Il est le siège de la Direction Territoriale Sud-Ouest de Voies navigables de France en charge de la gestion du canal du Midi. Si certaines parties ont été vendues à différents propriétaires, le siège de VNF (bureaux), les bâtiments historiques du château et des archives sont, entre autres, toujours la propriété de l'Etat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Le château a une surface de plancher de 820 m2. Le bâtiment, inscrit monument historique, est inoccupé et est à réhabiliter.</li> <li>-Le bâtiment des archives, inscrit monument historique, a une surface de plancher de 210 m2 et a gardé sa fonction initiale.</li> <li>-l'ensemble château - bâtiment des archives - jouit d'une cour de 600 m2 non aménagée et servant en partie de parking à des voitures de VNF. Elle est séparée de la rue par un mur assez haut.</li> <li>-Les locaux du siège de VNF sont occupés et voués à le demeurer.</li> <li>-Le port St-Etienne, dont le site a été totalement transformé par des aménagements routiers, a été abandonné en 1976 au profit du port St-Sauveur qui est toujours en activité et qui a gardé pour partie ses anciens bâtiments et aménagements portuaires. Sur l'autre rive, non loin du canal, la Halle aux Grains, dont le bâtiment a été préservé, est devenue salle de</li> </ul>
-----------------------------	--

	Type	État
Accueil touristique	sans	-
Interprétation	lieu d'archivages et visites ponctuelles dans le cadre par exemple des journées du patrimoine	-

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	sans
Fréquentation	sans

##### Accessibilité

		Actuelle	Évolution prévues
x	Bateau	oui, à partir du port St-Sauveur	
x	Vélo	piste cyclable, halte cyclotouriste au port Saint-Sauveur	Apaisement du trafic (Grand Parc Canal)
x	Piéton	trottoir étroit le long d'une route passante	Apaisement du trafic (Grand Parc Canal)
x	Transports en commun	bus	
x	Parking	parking et stationnement urbain	Réduction du stationnement (Grand Parc Canal)

## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique principale	<p><b>2. La construction et gestion du canal du Midi depuis l'Édit de 1666</b></p> <p>Deux sites piliers majeurs traiteront de la thématique 2 : le Château du canal à Toulouse et le Port de Carcassonne. La sous-thématique à développer au château est la construction du canal et comment le canal est gouverné depuis sa création jusqu'à nos jours afin de maintenir et améliorer son fonctionnement pour répondre aux enjeux des territoires.</p> <p>Une attention particulière sera accordée aux innovations techniques mises en oeuvre à cette occasion. L'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, la valeur universelle exceptionnelle du canal du Midi sont à développer largement sur ce site ainsi que la place de Toulouse. Une ouverture vers l'international serait également intéressante à associer dans ce lieu.</p>
Justification de la thématique	Le site du château et des archives est emblématiques des structures de direction du canal, que les héritiers de Riquet ont installées à Toulouse, capitale du Languedoc. Il est donc historiquement pertinent que ce lieu présente la construction et la gestion du canal. L'appartenance à cet ensemble bâti du siège de VNF Sud-Ouest contribue à asseoir cette thématique de nos jours. Les archives du canal permettent d'illustrer le propos.
Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.
Données du projet et possibles orientations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un projet de lieu d'interprétation d'ampleur est proposé dans le cadre de l'étude concernant les sites emblématiques toulousains portée par VNF en partenariat avec Toulouse Métropole. Ce projet s'articule également avec le projet Grand Parc canal porté par Toulouse métropole en partenariat avec VNF. En effet un tel lieu ne pourra être déployé sans un apaisement de la circulation motorisée des bords du canal sur ce secteur, une accessibilité piétonne renforcée et attrayante ainsi qu'une reconnexion physique au canal du Midi</li> <li>- À créer totalement ex nihilo en termes d'interprétation, ce site pilier revêtira une grande importance pour la déclinaison du schéma d'interprétation du canal, importance renforcée au regard de sa localisation au cœur de Toulouse. C'est aussi un site particulièrement emblématique parce qu'il est le site administratif initial du canal et occupe toujours cette fonction de nos jours, fonction prévue d'être maintenue à l'avenir.</li> <li>- Il est de haute pertinence de tirer parti des archives conservées par VNF tant elles revêtent un caractère exceptionnel. Il faudra vérifier la faisabilité d'étendre la visite de ce site pilier au bâtiment des archives (une forte fréquentation modifie inévitablement les conditions de conservation). Les archives peuvent de plus constituer un véritable centre de ressource pour les chercheurs et également les acteurs de l'interprétation du canal, se situant en tête de pont du réseau des lieux d'interprétation (attention cependant à ne pas surdimensionner le projet). Afin de regrouper l'ensemble des archives sur place (les archives les plus récentes sont dans un bâtiment à 20 km de Toulouse) et de permettre également d'abriter la <b>collection d'objets actuellement conservée aux cales de Radoub, la construction d'un bâtiment complémentaire est</b></li> <li>-Le projet du château du canal peut aussi bénéficier d'autres collections, entre autres les pièces muséales des cales de Radoub, mais aussi potentiellement celles -des iconographies- du musée du Vieux Toulouse, mais aussi celles du musée des Arts précieux Paul-Dupuy et de la Chambre de commerce. Elles pourraient être exposées au château du canal. Si pertinence est, il faudra toutefois l'accord de ces institutions pour que ces dépôts puissent être effectifs. À étudier à cet égard si le musée du Vieux Toulouse doit être un site périphérique du schéma d'interprétation du canal du Midi avec ses collections liées au canal présentées dans son sein ou si lesdites collections doivent faire l'objet d'un dépôt au château du canal.</li> <li>-Un aménagement global de l'ensemble chateau - bâtiment des archives - cour doit être pensé (cf. proposition de l'étude d'opportunité/faisabilité pour la conservation et la valorisation des archives et des objets du canal de Deux Mers). La cour de 600 m2 du site de VNF pourrait aussi être mise en valeur pour l'accueil extérieur des publics ou/et pour le projet muséo-scénographique. Cette cour pourrait être de libre accès.</li> <li>-Il faut retravailler la mise en scène du château car les transformations urbaines ont complètement gommé son ancien aspect majestueux, symbole du pouvoir seigneurial du canal.</li> <li>-Si on inclut à ce projet l'entourage immédiat du château qui est intimement lié à son histoire, on pourrait y associer :             <ul style="list-style-type: none"> <li>-la Halle aux Grains (7 Les paysages et territoires traversés)</li> <li>-et les ports Saint-Sauveur et Saint-Etienne (5 Navigation et autres usages du canal).</li> </ul> </li> <li>Un tel choix, en fonction de sa faisabilité, inciterait les publics à les visiter et permettrait de proposer une déambulation tant à l'intérieur (dans les murs) qu'à l'extérieur.</li> <li>-Dans ce parcours plus large et extérieur, les abords du canal demanderaient à être complètement revisités tant les voies de circulation et les aménagements successifs ont défiguré l'approche du site du château, lequel aurait besoin qu'on le reconnecte au canal. (Cf. l'étude de 2022 sur les sites emblématiques et projet Grand Parc Canal)</li> </ul>
Interconnexion avec les autres sites	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Le site étant inscrit dans le projet Grand Parc Canal, il devra être en cohérence et s'inscrire avec ce projet ambitieux de 30 km de coulée verte, dont 18 km dans Toulouse.</li> <li>-Ce site pilier doit être aussi en résonance avec les autres sites piliers du schéma d'interprétation du canal, notamment pour bien construire la présentation générale du canal du Midi (qui sera aussi traitée par les autres sites piliers), tout en évitant toute impression de redondance par le public. Cette distinction de présentation peut être travaillée tant au niveau de la muséographie et de la scénographie et du choix des expôts.</li> <li>-Les contenus portés par le château doivent entrer en bonne synergie avec les autres sites portant la même thématique 2, ce particulièrement avec le site pilier du port de Carcassonne. Il faudra donc particulièrement bien penser l'articulation thématique entre les deux sites.</li> <li>-Il faudra articuler aussi les autres sites traitant de la thématique 2, comme les sites d'interprétation globale du Port de Narbonne(-2), Port de Trèbes/Écluse n°44/ Moulins (2, 5, 7), Seuil de Naurouze, bassin et monument (2,4), Port de l'embouchure et bassin des filtres (2,4,5) et Écluse de Saint-Pierre et Canal de Bienne (2,4,5), et les 7 SI Périphériques dont nous suggérons l'intégration de deux d'entre eux au projet du château. Là encore, il faudra être vigilant sur toute impression de redondance en travaillant sur les contenus, la muséographie, la scénographie et les expôts.</li> <li>-Une même vigilance sera de mise entre le château et le site portant la thématique 1 (Les projets de construction du canal jusqu'à l'Édit de 1666), soit le château de Bonrepos-Riquet / Bassins d'essai.</li> <li>-Il faut penser une présentation pour que l'ensemble des sites, et tout particulièrement ceux dits piliers et d'interprétation globale, puisse renvoyer le public sur les autres sites en lui donnant envie d'explorer d'autres contenus et lieux. Cette présentation devra être conçue tout en sachant que le projet de déploiement du schéma d'interprétation se déroulera site par site, selon des échanciers échelonnés dans le temps.</li> <li>-Par ailleurs, le site pilier du château du canal devra aussi renvoyer aux autres sites du canal de Toulouse, en proposant par exemple des parcours de proximité entre le château les SIG (Cales de Radoub, écluse de St-Pierre et canal de Bienne, Port de l'embouchure et bassin des filtres), le SI Paysager du Pech David, des SI Spécifiques et des 7 SI Périphériques.</li> </ul>

Atouts	Inclus dans le projet Grand Parc Canal et Toulouse centre portés par Toulouse Métropole Inclus dans le projet sites emblématiques toulousains du canal Au cœur de Toulouse, le long du canal Dotées de 2 monuments historiques et d'archives exceptionnelles ainsi que d'autres MH en sa proximité		
Contraintes	Le château nécessite des actions de restauration importantes (un diagnostic a été réalisé en 2021 et des opérations de sauvegarde en 2022). Il faut aussi le mettre en valeur car son bâtiment est actuellement peu visible de l'espace public, son environnement défiguré et il est déconnecté du canal. En centre ville, les berges du canal sont surtout dédiées à la circulation automobile rendant la fréquentation des lieux peu agréable voire dangereuse pour des publics. Si le projet s'étend au-delà du château : -les archives : besoin de redimensionner les archives -hors site VNF : Contraintes urbaines, risques de dégradation, espace morcelé		
Conditions de réussite	-Mobilisation conjointe des grands acteurs publics autour d'une gouvernance spécifique au projet (à construire) -Projet emblématique de l'interprétation du canal et sans doute une des portes d'entrée essentielle de la visite du canal, il faudrait qu'il jouisse d'une interprétation et d'un accueil de très grande qualité. . intégration au projet de Grand Parc Canal . Réduction de la circulation et du stationnement ; apaisement du trafic ; fluidification de la circulation piétonne et cycliste . Amélioration sensible de l'environnement dégradé du site et relier le château au canal . Cohabitation apaisée des différents usages . Cohérence et interaction avec les autres sites . Associer le château et les archives aux ports St-Etienne et St-Sauveur et peut-être à la Halle aux Grains pourrait constituer un véritable atout permettant aux publics d'effectuer une visite en intérieur et extérieur, pour un canal qui, par essence, est un lieu de plein-air . Entretien régulier du site et des aménagements.		
<b>phasage de la mise en œuvre du projet</b>			
	<b>métiers requis pour les marchés publics</b>	<b>Fourchette budgétaire HT</b>	<b>hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives</b>
Définition du contenu scientifique et préprogramme muséographique	muséographe	50 000 à 60 000 €	6 mois à 1 an (hors temps de validation)
Étude de définition et de programmation générale	programmiste et économiste de projet culturel et patrimonial architecte du patrimoine paysagiste spécialiste conservation archives et musée		
Programmation muséo-scénographique	scénographe muséographe et en fonction de l'étude de définition	en fonction de l'étude de définition	1 à 1,5 an
réalisation	en fonction de l'étude de définition	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation
<b>4. Les acteurs du projet</b>			
Porteur(s) de projet	Maîtrise d'ouvrage partenariale à construire		
Acteurs associés	VNF, Toulouse Métropole, Toulouse, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, Universitaires, chercheurs, musée du Vieux Toulouse		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Cales de Radoub

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Toulouse Métropole
------------------	--------------------

Commune	Toulouse
---------	----------

P  
h  
o  
t  
o  
s



c  
a  
r  
t  
e



##### Équipement existant

Historique	Afin d'organiser les chantiers de construction navale qui s'étendaient en amont du port Saint-Sauveur, on fit construire, entre 1834 et 1839, les cales de Radoub (mot signifiant réparation). Le site s'organise autour d'un grand bassin d'attente, la gare. Autour de celui-ci quatre cales de mise à sec sont disposées symétriquement conçues par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Jean-Polycarpe Maguès. En 1843, Urbain Maguès, fils de ce dernier et lui aussi ingénieur, fait couvrir une cale par une charpente dont la forme évoque une coque de bateau inversée. Cette cale est devenue un des emblèmes du canal du Midi. Le Radoub servait à la construction et à la réparation navale. Il a été équipé d'un garage à bateau vers 1850, aujourd'hui converti en ateliers.	
------------	--	--

Description du site en 2023	Les cales de Radoub ont toujours la même fonction qu'initialement, soit la réparation navale, avec une cale en moins. S'y ajoutent les services de VNF pour la maintenance spécialisée des ouvrages techniques et du linéaire du canal ainsi que des activités d'entretien et de service (chaudronnerie, atelier mécanique, engins flottants...) destinés à l'entretien de la voie d'eau. Le site abrite aussi les réserves des collections muséales de VNF (maquettes d'ouvrages d'art, appareil topographique, outillages et machines anciens, mobiliers, etc.). Le site est inscrit monument historique. Le Radoub, espace technique, ouvre de temps en temps ses portes lors des journées du patrimoine ou lors de quelques spectacles.	
-----------------------------	---	--

	Type	État
--	------	------

Accueil touristique	sans	
---------------------	------	--

Interprétation	Une pupitre-lutrin réalisé par TM évoque brièvement la fonction et l'histoire des lieux le long du halage.	Le pupitre est tagué.
----------------	--	-----------------------

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	sans	
---------------------	------	--

Fréquentation	ponctuelle, sur les quelques jours d'ouverture	
---------------	--	--

##### Accessibilité

		Actuelle	Evolutions prévues
x	Bateau	uniquement pour les usagers de la cale	
x	Vélo	piste cyclable le long du halage et partiellement autour du site	Apaisement du trafic (Grand Parc Canal)
x	Piéton	chemin de halage et les trottoirs entourant le site	Apaisement du trafic (Grand Parc Canal)
	Transports en commun	arrêt de car et gare routière	
x	Parking	quelques places le long des rues entourant le site, Parking plus loin.	Réduction du stationnement (Grand Parc Canal)

## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

<b>Concept Global</b>	<b>Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution</b>
<b>Thématique principale</b>	<b>6. Hommes et femmes du canal</b>
Partie de la thématique traitée	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les ouvriers-ières et artisans construisant et réparant les bateaux et métiers liés</li> <li>• Les agents du canal, les métiers de sa gestion et de son fonctionnement</li> <li>• Les ingénieurs et architectes du canal</li> </ul>
Justification de la thématique	Les cales de Radoub étaient par excellence le lieu où les hommes et femmes de la batellerie, des mariniers aux constructeurs et réparateurs, se rencontraient. Fort de cette effervescence humaine passée et toujours présente, traiter des hommes et femmes du canal paraît pertinent.
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
Données du projet et possibles orientations	<p>-Intégrer le projet d'interprétation des cales dans celui du Grand Parc Canal.</p> <p>-Le site des cales est compris dans le site classé du canal du Midi et les cales sont inscrites monuments historiques, dimension qui devra être prise en compte.</p> <p>-Les cales sont comprises dans un grand site fermé et bien délimité car étant toujours un lieu de réparation des bateaux et une base logistique de VNF pour la maintenance spécialisée des ouvrages et du linéaire du canal. Ainsi, actuellement les lieux ne sont ouverts au public qu'exceptionnellement et avec un encadrement humain spécifique. L'étude sites emblématiques Toulousains menée par VNF en partenariat avec Toulouse métropole, prévoit un accès du public à la pointe nord du site permettant de séparer les flux selon les activités. Les fonctions initiales de ce lieu, ce qui est particulièrement attractif pour les publics (Comme pour le musée-port de Douarnenez) seront maintenues. Il serait intéressant de mettre en valeur les savoir-faire présents sur le site (patrimoine immatériel).</p> <p>-Les collections conservées sur le site ont plutôt vocation à être déplacées à terme sur le site du château où un lieu de stockage est envisagé, participant à la création d'un véritable lieu de ressources pouvant servir aux autres sites d'interprétation.</p>
Interconnexion avec les autres sites	<p>-Le projet d'interprétation devra s'inscrire impérativement dans le projet Grand Parc Canal et l'étude sites emblématiques de VNF</p> <p>-Ce site d'interprétation globale doit aussi se référer au site pilier du Somail référent pour la thématique 6 et s'articuler avec celui de l'écluse de Négra (thématique 6) qui s'attachera à développer la vie autour d'une dinée, ainsi qu'aux autres sites d'interprétation spécifiques.</p> <p>-Les cales devront aussi bien s'articuler avec les sites d'interprétation de proximité que seront le château du canal, les ports de St-Sauveur et St-Etienne (à 1 km par le halage). On peut imaginer des médiations particulières jalonnant les deux pôles pour créer cette articulation.</p>
Atouts	<p>- Site intégré au projet Grand Parc Canal et au projet sites emblématiques de VNF</p> <p>-Le long du halage et présentant un havre paisible au sein de Toulouse.</p> <p>-Bénéficie de belles cales dont une couverte particulièrement esthétique et remarquable d'un point de vue architectural</p> <p>-Site inclus dans une grande métropole.</p>
Contraintes	<p>-Site technique en fonctionnement.</p> <p>-accessibilité public partielle.</p>
Conditions de réussite	<p>-Prise en compte du Grand Parc Canal et de ses fondamentaux</p> <p>-Prise en compte de l'étude sites emblématiques</p> <p>-Conserver les activités techniques des cales et de VNF</p> <p>- permettre un accès au public séparé de l'activité</p> <p>-Appropriation du lieu par la population locale : espaces de repos, espaces publics, ateliers associatifs ?</p> <p>-Cohérence et interaction avec les autres sites, notamment le site pilier du château du canal et les sites des ports St-Etienne et Sauveur</p> <p>-Entretien régulier du site et des aménagements.</p>

### phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire HT	hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives
Définition du contenu scientifique et préprogramme muséographique	muséographe	30 000 €	1 an
Programmation muséo-scénographique	scénographe muséographe et en fonction de l'ambition du projet, prévoir un architecte du patrimoine et un paysagiste	voir la faisabilité d'intégrer la dimension interprétation dans le projet plus ample des cales tel que défini dans l'étude de sites emblématiques	
réalisation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation possiblement 6 mois à 1 an

## 4. Les acteurs du projet

Porteur(s) de projet	VNF, Toulouse Métropole, Toulouse
Acteurs associés	Office de tourisme, autres membres de l'Entente pour le canal du Midi, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Port de l'embouchure et bassin des filtres

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Toulouse Métropole
Commune	Toulouse
P h o t o s	
c a r t e	

##### Équipement existant

Historique	<p><b>Le Port de l'Embouchure et l'écluse de Garonne :</b></p> <p>"L'embouchure" était à l'origine le site où le canal du Midi s'articulait avec la Garonne et commençait son chemin vers la Méditerranée. On appelle port de l'Embouchure le point de convergence et l'embouchure des trois canaux : le canal du Midi, le canal de Brienne et le canal latéral à la Garonne. Dès l'origine, les bateliers pouvaient rejoindre la Garonne par le biais de l'écluse de descente en Garonne. Cette dernière ainsi que son bassin d'attente ont aujourd'hui disparu. Le bassin d'attente permettait aux barques arrivant par le fleuve de se mettre à l'abri du courant avant d'avoir l'autorisation de franchir l'écluse. En amont de cette dernière, les bateliers effectuaient les transbordements de marchandises entre les lourdes barques du canal et celles plus légères navigant sur la Garonne. L'écluse de descente en Garonne est la première réalisée par Pierre-Paul Riquet sur son chantier. A l'occasion de la pose de la première pierre de l'écluse, une grande cérémonie est organisée. Des médailles frappées sont insérées dans la maçonnerie. D'autres sont distribuées aux gens venus nombreux assister à cet événement.</p> <p>En 1834, le port de l'Embouchure est agrandi et prend sa forme actuelle. Ces travaux sont effectués en vue de la construction du futur canal latéral à la Garonne. Dès l'ouverture du canal latéral en 1856, les bateliers empruntent ce passage et l'écluse de descente en Garonne tombe peu à peu en ruines. La construction des digues de protection contre les inondations vers 1960 et la réalisation de la rocade signent définitivement la fermeture du passage vers le fleuve.</p>	
	<p><b>Bassin des filtres :</b></p> <p>Le canal de Brienne assure la jonction entre les ports de Garonne et le canal du Midi depuis 1776. Il rejoint le canal du Midi au port de l'Embouchure, où un relief en marbre évoque son histoire entre deux Ponts-Jumeaux.</p> <p>Pour satisfaire au besoin de mise en eau du canal latéral à la Garonne, construit entre 1839 et 1856, les ingénieurs en charge de sa réalisation ont l'idée d'utiliser le canal de Brienne pour faire transiter l'eau de la Garonne afin d'alimenter le canal latéral à la Garonne.</p> <p>Les eaux de la Garonne prélevées à l'écluse Saint-Pierre sont boueuses une partie de l'année. Afin d'éviter que le canal ne s'ensable, un vaste dispositif de filtre est installé à l'amont immédiat des Ponts-Jumeaux en 1842 sur la rive gauche du canal de Brienne.</p>	
Description du site en 2023	<p><b>Deux bassins séparés par un barrage filtrant permettent de clarifier les eaux du fleuve qui sont envoyées vers le</b></p> <p>Le site est aujourd'hui en bon état général. Il présente une identité paysagère remarquable, ses berges sont un lieu de loisir : promenade; pêche, sport. C'est un oasis de verdure avec ses arbres centenaires en plein cœur de Toulouse et un lieu majeur pour l'identité historique et patrimoniale du canal du Midi.</p> <p>Cependant, situé en très grande proximité de l'autoroute et de voies de circulation importantes de Toulouse, le trafic automobile est omniprésent au niveau du port de l'embouchure et le site est très bruyant. Le bassin des filtres est un peu plus préservé.</p>	
	Type	État
Accueil touristique	Aucun	
Interprétation	8 panneaux. Thématiques traitées : Canal Brienne histoire, flore, industries, ponts, port de l'Embouchure, ponts Jumeaux, bassin à filtre, le bas-relief	Bon, mais manque de cohérence



Capacité d'accueil actuelle	
Personnel d'accueil	Aucun
Fréquentation	importante / pas de données chiffrées
Accessibilité	
	Actuelle
	Evolutions envisagées
X	Bateau
X	Vélo
X	Piéton
X	Transports en commun
X	Parking
	piste cyclable
	voies pédestres
	stationnement urbain
2. Le projet	
Contenus du futur équipement	
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique principale	4. Gestion de l'eau
Partie de la thématique traitée	<b>Le suivi et la préservation de la ressource en eau (quantité et qualité) La complexité de la gestion des flux d'eau et les adaptations au changement climatique</b>
Justification de la thématique	C'est le lieu de jonction entre le canal du Midi, la Garonne via le canal de Brienne et le canal latéral à la Garonne. Il est donc emblématique de la gestion des flux entre différents cours d'eau. Quant au bassin des filtres, il a été conçu pour décanter l'eau en provenance de la Garonne via le canal de Brienne.
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
Données du projet et possibles orientations	Les deux sites du Port de l'embouchure et du bassin des filtres, situés à l'extrémité ouest du canal du Midi, constituent un ensemble, véritable clé de voute du canal du Midi, du canal de Brienne et du canal latéral à la Garonne. Ils sont également à la porte d'entrée de la ville et constituent un espace de respiration au cœur d'une circulation très dense. Dans le cadre du Grand Parc Canal, il s'agira de redonner une identité à ces sites, à la fois comme ensemble, mais chacun ayant sa propre identité : le port de l'embouchure comme lieu dynamique et le bassin des filtres comme lieu plus intimiste. L'étude de positionnement des sites emblématiques du canal du Midi a identifié le bassin des filtres en tant que lieu de rayonnement de la centralité naturelle, à la fois pour la ville et pour le canal. L'interprétation pourra prendre en compte cette valeur et inviter le visiteur à prolonger sa découverte des autres quartiers de la ville, des autres canaux, vers la Méditerranée ou vers l'Atlantique. L'interprétation pourra se déployer sous la forme d'un parcours permettant de donner les clés de lecture du site (confluence entre les canaux, filtrage de l'eau). Des éléments architecturaux tels les ponts jumeaux, ou artistique tel le bas-relief, pourront également être inclus dans l'ensemble. Des thématiques telle l'adaptation de la gestion de l'eau au changement climatique pourront être abordées au bassin des filtres. L'interprétation devra prendre des formes adaptées aux ambiances spécifiques des sites et être polymorphe.
Interconnexion avec les autres sites	Coordination avec les autres sites traitant de la thématique 4 (Gestion de l'eau) : -Site Pilier : Le Réservoir ; -Sites d'interprétation globale : Site de Gailhousty ; Ecluses et prise d'eau du Fresquel. Renvoi vers les autres sites dans Toulouse : Château du canal / Archives / Port Saint-Etienne et sites spécifiques et périphériques, notamment les Ponts Jumeaux.
Atouts	Projet Grand Parc Canal ; Etude sites emblématiques toulousains du canal du Midi ; Accès facile par tous les moyens de transport ; Grands espaces pour la médiation ; Ponts Jumeaux inscrits Monuments Historiques
Contraintes	Fortes contraintes urbaines. Très forte circulation, secteur peu attractif. Deux sites à transformer en ensemble.
Conditions de réussite	Interprétation respectueuse du site ; Intégration au Grand Parc Canal ; Retrouver la cohérence entre le port de l'embouchure et le bassin des filtres ; Signalétique d'accès opérationnelle ; Donner au visiteur des clés de lecture du site ; Montée en valeur paysagère du site ; Intégration de l'interprétation aux pratiques et fonctions déjà existantes (port, filtre, loisir, etc.) ; Appropriation du lieu par la population locale : espaces de repos, espaces de promenade ; Préservation du caractère naturel du bassin des filtres ; Anticiper les changements écologiques liés au réchauffement climatique ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements.

Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	25 à 30 000 € + si intervention d'un paysagiste	1 an
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition		
réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 150 à 200 000 €)	En fonction de l'étude de programmation (possiblement entre 1,5 et 2 ans)
3. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	Toulouse Métropole		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

# Schéma d'interprétation du canal du Midi

## Site d'interprétation globale

### Ecluse Saint-Pierre et canal de Brienne

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Toulouse Métropole
Commune	Toulouse

P  
h  
o  
t  
o  
s



C  
a  
r  
t  
e



##### Équipement existant

Historique

Moins d'un siècle après l'ouverture du canal du Midi, une liaison directe entre les ports de Garonne et le port de l'Embouchure est réalisée, permettant de contourner l'obstacle à la navigation que représente la chaussée du moulin du Bazacle. En utilisant pour partie les fossés qui bordent les remparts de la ville, un canal de 1,5 km est creusé de 1768 à 1775. Une écluse assure la jonction entre le nouveau canal et la Garonne. Située proche de l'église Saint-Pierre des Cuisines, elle portera le nom de « Ecluse Saint-Pierre ». Au XIX<sup>ème</sup> siècle, le canal Saint-Pierre prend le nom de "canal de Brienne", en hommage à Mgr Loménie de Brienne, archevêque de Toulouse (1763 et 1787), qui fut un ardent défenseur de cette jonction.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, afin d'alimenter en eau le canal latéral à la Garonne, le canal de Brienne en devient la prise d'eau



Description du site en 2023

Le site est composé de l'extrémité du canal de Brienne jusqu'à sa jonction avec la Garonne, du chemin de halage, de l'écluse Saint-Pierre pourvue d'une maison éclusière, du parvis au droit de l'école d'économie TSE et de la place des Reines et Rois Wisigoths, traversée par la rue de la Boule et les allées de Barcelone. Il offre, avec plus d'une centaine de platanes sur ses deux rives, un espace de loisirs sportifs et de promenade au cœur de la ville.

Cet espace caractérisé par une grande présence d'éléments historiques, archéologiques et patrimoniaux est fortement morcelé par la circulation automobile, rendant l'appréhension de ses différentes richesses et de sa valeur très difficile. De plus, malgré une piste cyclable et un cheminement piéton, l'appropriation de l'espace par ces usagers n'est pas aisée car la circulation n'est pas fluide.

		Type	État
<b>Accueil touristique</b>		-	-
<b>Interprétation</b>		7 panneaux d'interprétation le long du canal de Brienne.	Assez Bon (mais vieillissants). Sujets hétéroclites (historique, flore, ponts, manufacture des tabacs, port de l'embouchure, ponts jumeaux). Traduction en anglais et espagnol des textes.
<b>Capacité d'accueil actuelle</b>			
<b>Personnel d'accueil</b>		Non	
<b>Fréquentation</b>		Inconnue	
<b>Accessibilité</b>			
		Actuelle	Evolutions prévues
x	<b>Bateau</b>	Navigation possible. Restrictions de franchissement de l'écluse Saint-Pierre vers la Garonne	
x	<b>Vélo</b>	Piste cyclable	Apaisement du trafic (Grand Parc Canal)
x	<b>Piéton</b>	Chemin de halage	Apaisement du trafic (Grand Parc Canal)
x	<b>Transports en commun</b>	Bus	
x	<b>Parking</b>	Places de stationnement urbain	Réduction du stationnement (Grand Parc Canal)
<b>2. Le projet</b>			
<b>Contenus du futur équipement</b>			
<b>Concept Global</b>		Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
<b>Thématique principale</b>		<b>2. La construction et la gestion du canal du Midi depuis l'Edit de 1666</b>	
<b>Partie de la thématique traitée</b>		<b>La construction du canal de Brienne qui complète le réseau des canaux en reliant les ports de Garonne au canal du Midi</b>	
<b>Justification de la thématique</b>		Le canal de Brienne, construit près de 100 ans après le canal de Midi est un maillon essentiel permettant de relier ce dernier aux ports de Garonne, en évitant la chaussée de Bazacle, très compliqué à franchir. Il établit un chaînon manquant entre le canal du Midi et l'amont de la Garonne par où arrivent de nombreuses marchandises descendant des Pyrénées. De plus, celui-ci permettra le développement d'une activité économique dans Toulouse le long de ses berges.	
<b>Spatialisation de la thématique</b>		Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif	
<b>Données du projet et possibles orientations</b>		Inscrit dans le projet Grand Parc Canal, le projet Brienne / Saint-Pierre constitue la première séquence de sa préfiguration. Il s'agira de créer une nouvelle place qui aura à la fois l'ambition de renforcer la présence de la nature en ville et de créer un nouvel espace de vie, dans un contexte archéologique et historique sensible. L'interprétation des lieux devra permettre une meilleure compréhension de la richesse du site en donnant des clés de lecture et une visibilité des différents éléments présents, aujourd'hui "noyés" dans le contexte urbain, parfois invisibles, mais témoin des transformations au fil des siècles. Elle pourra se décliner sous forme de parcours ou d'éléments disséminés dans l'espace, sans forcément d'ordre chronologique.	
<b>Interconnexion avec les autres sites</b>		Le site étant inscrit dans le projet Grand Parc Canal, il devra être en cohérence avec ce projet ambitieux de 30 km de coulée verte, dont 18 km dans Toulouse et dont il constitue une première séquence. Il en portera les fondamentaux en termes d'axe vert mais aussi de biodiversité et d'adaptation climatique. Par ailleurs, le site Ecluse Saint-Pierre et canal de Brienne étant situé au cœur de Toulouse, il est en proximité géographique de plusieurs sites inscrits dans le schéma d'interprétation du canal du Midi : Château du canal et archives (site pilier - thématique 2) ; Port de l'embouchure (site d'interprétation globale - thématique 4) ; Espace EDF Bazacle (site périphérique) ; sites d'interprétation spécifique dans Toulouse. Lors de l'élaboration du projet d'interprétation, il sera nécessaire de prendre en compte ces sites afin d'une part d'avoir une cohérence de discours et d'autre part de ne pas être redondant dans le propos. Une mise en relation et un renvoi des sites les uns par rapport aux autres (notamment pour l'approfondissement de certaines thématiques) devront être pensés. Egalement, sur le linéaire du canal du Midi, d'autres sites portent la même thématique. Il sera pertinent de renvoyer au site Pilier du Château du canal qui permettra d'approfondir la thématique 2. Il sera cependant nécessaire de prendre en compte la temporalité différente de mise en oeuvre. Par ailleurs, il faudra veiller à être complémentaire avec les autres sites d'interprétation globale portant la même thématique : Seuil de Naurouze ; Port de Carcassonne ; Port de Narbonne.	
<b>Atouts</b>		Inclus dans le projet Grand Parc Canal et Toulouse centre portés par Toulouse Métropole : Parvis Brienne Saint-Pierre. Label "Arbres remarquables de France" attribué en 2017 au double alignement de platanes plantés au XIXème siècle. Espace de nature dans la ville. Cheminement le long des berges. Lieu riche en patrimoine : écluse Saint-Pierre (MH), -chaussée de Bazacle, ancienne manufacture de tabac (MH), Espace EDF Bazacle ; anciens remparts de Toulouse (MH) ; prieuré Saint-Pierre des cuisines (MH) ; Immeuble 27 rue Valade (MH) ; Séminaire (MH) ; Hôpital Larrey (MH) ; Pont des Catalans (MH) ; alignement de platanes ; flore ; Garonne et ses rives (site Natura 2000)	
<b>Contraintes</b>		En centre-ville : contraintes d'urbanisation, de circulation ; risques de dégradation Contexte archéologique Espace morcelé	

<b>Conditions de réussite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. intégration au projet de Grand Parc Canal</li> <li>. Compréhension du site par les visiteurs</li> <li>. Montée en valeur paysagère du site</li> <li>. Appropriation du lieu par la population locale : espaces de repos, espaces publics</li> <li>. Création d'un espace sans rupture et en lien avec le quartier</li> <li>. Réduction de la circulation et du stationnement ; apaisement du trafic ; fluidification de la circulation piétonne et cycliste</li> <li>. Cohabitation apaisée des différents usages</li> <li>. Cohérence et interaction avec les autres sites</li> <li>. Entretien régulier du site et des aménagements.</li> </ul>		
<b>Phasage de la mise en œuvre du projet</b>			
<b>Phases</b>	<b>Métiers requis pour les marchés publics</b>	<b>Fourchette budgétaire (HT)</b>	<b>Durée (hors temps de constitution et de réponse aux marchés publics)</b>
Définition du contenu scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	20 000 à 25 000 € + si intervention d'un paysagiste	6 mois
Programmation muséo-scénographique, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon la nature et l'ambition du projet et en fonction de la pré-programmation		
Réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation (possiblement entre 150 000 € et 200 000 €)	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 1,5 à 2 ans)
<b>3. Les acteurs du projet</b>			
<b>Porteur(s) de projet</b>	Toulouse Métropole, Toulouse		
<b>Acteurs associés</b>	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
<b>Acteurs scientifiques</b>	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Site éclusier et aqueduc d'Ayguesvives

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Sicoval
Commune	Ayguesvives



##### Équipement existant

Historique	<p>Construite vers 1670, l'écluse d'Ayguesvives était un ouvrage à double sas. On lui donne aussi le nom de Ticaille, patronyme d'un des éclusiers ayant servi en ce lieu au XVIII<sup>e</sup> siècle. En amont de l'écluse, un aqueduc est l'un des exemplaires les plus complets des aqueducs du "nouveau dessein" ou "dessein réformé" de Vauban, tel qu'il a été interprété par les ingénieurs Niquet, Cailus et Minet. Il a été construit de 1687 à 1689.</p> <p>Le dénivelé présent a été utilisé pour l'implantation d'un moulin construit en 1830 par Monsieur d'Ayguvives, apparenté à la famille Riquet. Une maison éclusière reconstruite vers 1850 est placée sur la rive droite du canal, du côté du chemin de halage.</p> <p>Un pont était placé au centre de l'écluse pour le passage du grand chemin de la poste reliant Toulouse à Carcassonne. Lors de la modernisation du canal du Midi lancée en 1977, l'écluse a été modifiée et n'a plus qu'un seul sas de 40 mètres de long. La route nationale passe maintenant plus en aval sur un pont moderne. L'ancien pont a été remplacé par une passerelle en béton armé, c'est la dernière écluse sur le versant Atlantique à avoir été portée au gabarit Freycinet.</p> <p>Actuellement, le site n'est pas aménagé pour la visite.</p>	
Description du site en 2023	<p>Le site éclusier porte les marques du programme de modernisation des années 1970. Une passerelle en béton surplombant l'écluse permet d'avoir une vue en belvédère du lieu. Le moulin, peu entretenu, est occupé par une association. Il ne possède plus aucun mécanisme. L'aqueduc en amont de l'écluse est peu visible de bateau ou du halage.</p>	
	Type	État
Accueil touristique	sans	
Interprétation	sans panneau pour un parcours cycliste le long du canal	moyen
<b>Capacité d'accueil actuelle</b>		
Personnel d'accueil	sans	
Fréquentation	sans	
<b>Accessibilité</b>		
	Actuelle	Evolutions prévues
x	Bateau	
x	Vélo	halage
x	Piéton	halage
	Transports en commun	desserte de bus à Ayguesvives et à Baziège
x	Parking	petit parking

## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

<b>Concept Global</b>	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
<b>Thématique principale</b>	<b>5. Navigation et autres usages</b>
Partie de la thématique traitée	Solutions par rapport aux difficultés de navigation : franchissements de rivières (ponts-canaux, etc.), dénivelés (écluses), etc. -Gestion de la navigation : passage des écluses, maintenance des ouvrages et du linéaire (travaux chômage, dragage, faucardage...), -Utilisation de la force hydraulique (moulins, micro-centrale) -éventuellement, grandes cultures de céréale
Justification de la thématique	-Le site se prête par son aqueduc et son écluse à l'interprétation des solutions techniques de franchissement des obstacles. -à la gestion des écluses à cause des travaux qui ont été apportés à ces ouvrages d'art -à l'usage de la force hydraulique -Le site est dans un bassin de céréaliculture
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
Données du projet et possibles orientations	L'écluse, son aqueduc et son moulin constituent un ensemble intéressant à mettre en valeur. -L'aqueduc est inscrit MH. -Mettre en avant le fait que les ouvrages d'art sont inspirés du modèle Vauban. -Pour voir l'aqueduc, il faut pouvoir se déporter à l'extérieur du chemin de halage, enjeu qui devra être étudié par sa mise en valeur. -Effectuer des relations entre le dénivelé de l'écluse et l'installation du moulin à céréale, la vallée céréalière du Lauragais et les silos à céréale de Baziège. -Etudier la faisabilité d'intégrer le moulin de Ticaille (bâti VNF) dans le parcours en lien avec les occupants actuels (Association Arbres et Paysages d'Autan)
Interconnexion avec les autres sites	Le site devra être en forte relation avec ses sites pilier de Site de l'écluse ronde d'Agde / Hôtel Riquet et plus encore de Castelnaudary / Grand Bassin / Écluses Saint-Roch en raison de sa plus grande proximité. -6 sites d'interprétation globale traiteront de la thématique 5 mais cela ne semble pas poser trop de problème pour bien les différencier dans leur traitement thématique, Trèbes, Capestang, Gardouch et Ramonville étant des ports. -Il faudra bien être vigilant au traitement des site d'interprétation spécifiques de proximité (Écluse N°6 de Mongiscard, lavoir, station de pompage (5, 6), Pont des Romains (3,7), Port de la Lande (5,7)) comprenant aussi la thématique 5.
Atouts	Le site ne manque pas de charme avec un bel alignement de platanes Entre l'écluse, le moulin et l'aqueduc, possibilité d'effectuer un petit parcours sur environ 300 m Proximité avec Toulouse
Contraintes	-Site très proche d'axes de circulation très passants -Les alentours sont à sécuriser, particulièrement pour le moulin -Peu de visibilité actuellement de l'aqueduc et du système hydraulique du moulin
Conditions de réussite	Rendre plus accessible et aménager le site Rendre visible l'aqueduc Permettre la visite du site au moulin (au mois de ses alentours) et effectuer un parcours le long du canal seraient un véritable plus

### phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire HT	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Définition du contenu scientifique et préprogramme muséographique	muséographe	En fonction de l'ambition du projet, notamment du niveau d'intégration du moulin au projet.	6 mois à 1 an
Programmation muséo-scénographique	scénographe muséographe en fonction de l'ambition du projet, non prévus	Sans le moulin en intérieur : 15 000 € à 20 000 €	
réalisation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation 140000 € sans l'intérieur du moulin	en fonction de l'étude de programmation

## 4. Les acteurs du projet

Porteur(s) de projet	Commune d'Ayguesvives, Sicoval
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme, Association Arbres et Paysages d'Autan
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale

#### Port technique de Ramonville

### 1. Description du site

#### Situation géographique

Intercommunalité	CA du Sicoval
Commune	Ramonville-Saint-Agne

P  
h  
o  
t  
o  
s



c  
a  
r  
t  
e



#### Équipement existant

Historique	C'est le seul port d'escale technique du canal du Midi pouvant caréner un bateau de plus de 40 mètres. Il est créé au milieu des années 1980 suite à la mise au gabarit Freycinet des écluses (allongement à 40 mètres de longueur) du canal latéral à la Garonne et d'une partie du canal du Midi. Des péniches et toutes sortes de bateaux y viennent pour des travaux d'entretien ou de réparation.	
Description du site en 2023	Il s'agit d'un port moderne avec des cales sèches, pour réparer les bateaux, des quais et des entrepôts permettant de stocker matériels ou outils nécessaires aux réparations. Pour le moment, il n'est pas conçu comme un port accueillant des visiteurs. Un espace de loisir aménagé en amphithéâtre est présent sur la bordure ouest du site.	
	Type	État
Accueil touristique	sans	—
Interprétation	sans	—

#### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	sans
Fréquentation	sans

#### Accessibilité

	Actuelle	Evolutions prévues
x Bateau	présence d'un quai	
x Vélo	piste cyclable sur le halage	
x Piéton	sur le halage	
x Transports en commun	Bus	
x Parking	Places de stationnement urbain	



## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

<b>Concept Global</b>	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
<b>Thématique principale</b>	<b>5. Navigation et autres usages</b>
<b>Partie de la thématique traitée</b>	<p><b>o Typologies de bateaux récents</b></p> <p><b>o Ports techniques récents</b></p>
<b>Justification de la thématique</b>	C'est le seul port technique récent (années 1980) permettant de saisir les enjeux de l'évolution de la batellerie adaptée au gabarit Freycinet et des techniques modernes de réparation. Il permet de montrer que le canal est bien un ouvrage en perpétuelle évolution ainsi la batellerie le parcourant. Il aussi placé géographiquement sur un point clé d'un grand programme de modernisation du canal à Toulouse qui prévoyait de le dévier dans la vallée de l'Hers afin d'éviter les difficultés du programme de modernisation dans la traversée de Toulouse.
<b>Spatialisation de la thématique</b>	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
<b>Données du projet et possibles orientations</b>	<p>C'est le seul port technique récent (années 1980) permettant de saisir les enjeux de l'évolution de la batellerie adaptée au gabarit Freycinet et des techniques modernes de réparation. Il permet de montrer que le canal est bien un ouvrage en perpétuelle évolution.</p> <p>Le port technique est un site tout à fait adapté pour voir des bateaux en cale sèche ce qui leur donne une autre dimension. Il permet de montrer l'évolution récente des bateaux. A proximité du port technique, l'existence d'un quartier fluvial où se concentrent de nombreuses péniches converties en habitation est un lieu idéal pour mettre en valeur ce patrimoine fluvial flottant.</p> <p>-On pourrait associer la visite et l'interprétation du site au Port Sud de Ramonville qui se situe à 1 km de là, le long du chemin de halage et créé 1976 et 1980. Sont à voir la Capitainerie de Port Sud, ses 90 anneaux d'amarrage, une batellerie touristique et d'habitation.</p>
<b>Interconnexion avec les autres sites</b>	<p>Ce port technique approfondira et exemplifiera les sites pilier de Castelnaudary / Grand Bassin / Écluses Saint-Roch et de l'écluse ronde d'Agde / Hôtel Riquet développant la thématique 5. Leur contenu devra être conçu avec soin pour éviter toute impression de redondance.</p> <p>-Des comparaisons pourront être établies avec les anciennes cales de Radoub, même si ce dernier site traite de la thématique 6 et non 5.</p> <p>-Quatre autres sites d'interprétation globale traitent aussi de la thématique 5, le site éclusier de Gardouch, le site éclusier et aqueduc d'Ayguessives, les ports de Trèbes et de Capestang et les Onglous. Il faudra faire attention à ne pas avoir des propos répétitifs entre ces différents lieux, mais l'ancrage du port technique dans une histoire et des techniques récentes devrait permettre de surmonter assez facilement cette difficulté.</p> <p>-La très grande proximité de ce port avec l'aqueduc de Ste-Agne (3) invite à intégrer celui-ci au port technique.</p> <p>-Des relations ou évocations sont préconisées pour lier le port technique aux autres ports St-Sauveur et Sud, d'autant plus qu'ils présenteront la même thématique.</p>
<b>Atouts</b>	<p>Situé à proximité de l'agglomération toulousaine.</p> <p>Espace de nature dans un milieu urbain.</p> <p>Cheminement le long des berges.</p> <p>L'aqueduc de Saint-Agne, inscrit Monument historique, est situé en très grande proximité du port technique.</p>
<b>Contraintes</b>	<p>En centre-ville : contraintes d'urbanisation, de circulation ; risques de dégradation.</p> <p>Espace morcelé.</p> <p>Port technique en fonctionnement (cohabitation activité / visiteurs).</p>
<b>Conditions de réussite</b>	<p>-Compréhension du site par les visiteurs</p> <p>-Montée en valeur paysagère du site : que la nature améliore le cadre de vie</p> <p>-Appropriation du lieu par la population locale : espaces de repos, espaces publics</p> <p>-Associer les activités portuaires et de réparation avec un lieu de visite, dans une bonne cohabitation.</p> <p>-Effectuer un lien avec la base nautique du port.</p> <p>-Améliorer la signalétique du site et les cheminements permettant de passer d'une rive à l'autre.</p> <p>-Appropriation du lieu par la population et les activités locales.</p> <p>-Cohérence et interaction avec les autres sites</p> <p>-Entretien régulier du site et des aménagements</p>

### Phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	20000 € à 25000 €	1 an
Programmation muséo-scénographique	Scénographe Muséographe		
Réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation

## 3. Les acteurs du projet

<b>Porteur(s) de projet</b>	CA du SICOVAL ; Ramonville
<b>Acteurs associés</b>	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme
<b>Acteurs scientifiques</b>	VNF, universitaires, chercheurs

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Site éclusier de Négra

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	CC des Terres du Lauragais
Commune	Montesquieu-Lauragais



##### Équipement existant

Historique	<p>Première halte de la barque de poste entre Toulouse et Sète dès le XVII<sup>e</sup> siècle, l'écluse de Négra compte parmi les sites emblématiques du canal du Midi. Très pittoresque, elle témoigne, comme beaucoup d'autres, de l'activité foisonnante qui s'est développée le long du canal afin d'accueillir les voyageurs.</p> <p>La barque de poste est indissociable de l'histoire du canal du Midi. Imaginé par Pierre-Paul Riquet et mis en place dès l'ouverture du canal du Midi en 1674 entre Toulouse et Castelnaudary, ce service de transport de voyageurs (et de courrier interne à l'administration du canal) permet d'éviter les chemins caillouteux et mal fréquentés du Languedoc. Le trajet durait alors 4 jours et permettait de rallier Toulouse à Agde. La barque de poste était halée par des chevaux au trot sur les chemins de halage. Pour gagner du temps, les passagers changent de barque à chaque écluse ce qui nécessite une flotte de 40 barques de poste pour couvrir les 240 km linéaires du canal du Midi.</p>
------------	--

Description du site en 2023	<p>L'ensemble éclusier sur le canal (écluse Négra, son pont, ainsi que sur la rive droite : la grange datée 1750, les anciens magasins et écuries des relais de la barque de poste, le logement de l'éclusier ; sur la rive gauche : l'auberge des voyageurs et la chapelle), ont été inscrits aux Monuments Historiques en 1998. Aujourd'hui, cet ensemble fait partie intégrante du dynamisme et de la vie touristique du canal du Midi, le site témoignant de l'activité débordante de l'époque. La vie nautique autour de l'écluse de Négra est toujours riche. L'ancienne auberge abrite désormais une société de location de bateaux pour explorer le canal du Midi. Sur la rive droite se trouvent les locaux du centre d'exploitation de Négra de VNF. L'équipe assure le fonctionnement du canal du Midi entre l'écluse d'Emborel et l'écluse de Castanet, soit 11 écluses. Huit d'entre elles sont automatisées et les trois autres mécanisées. Quelques tables de pique-nique sont également à disposition. Pas de signalétique sur site.</p>
-----------------------------	--

	Type	État
Accueil touristique	Location de bateaux Halte nautique avec 10 anneaux Espace aménagé pour le pique-nique (tables bois) Visites organisées par l'OTI Terres du Lauragais (à la demande pour les groupes, lors de la programmation estivale en individuel et lors des Journées Européennes du Patrimoine)	Site peu qualifié
Interprétation	non	

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Présence d'un éclusier. Personnel des locaux du centre d'exploitation de Négra de Voies Navigables de France, mais dont la fonction est autre que l'accueil des publics.
Fréquentation	fréquenté en visite libre, nombre de visiteurs non connu

##### Accessibilité

	Actuelle	Évolutions prévues
x Bateau	possibilité d'amarrer son bateau	
x Vélo	piste cyclable le long du chemin de halage	
x Piéton	chemin de halage et les cheminements dans le site	
	Transports en commun	sans
x Parking	Parking privé 4/5 places	

## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

<b>Concept Global</b>	<b>Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution</b>
<b>Thématique principale</b>	<b>6. Les hommes et les femmes du canal</b>
<b>Partie de la thématique traitée</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les communautés humaines associées à la vie du canal et la rencontre des gens de la rive et des gens de l'eau</li> <li>Un lieu représentatif de cette vie autour du canal regroupant des aubergistes, postillons, charpentiers, palefreniers, marchands, prêtres, artisans, lavandières, etc., sans oublier les passagers des barques de poste et les clients du fret (paysans, vignerons, négociants).</li> </ul>
<b>Justification de la thématique</b>	Il s'agit d'un site d'écluse simple, ayant conservé les parements du début du 18e siècle. Site exceptionnel parce que complet et représentatif du fonctionnement de la plus importante étape (la "dinée") pour la partie haut-languedocienne de l'itinéraire de la barque de poste : elle constitue le pendant de l'étape du Somail en Bas-Languedoc. On y rencontre, outre la maison éclusière, l'hôtellerie avec ses écuries et sa grange, et la chapelle. Le site constitue ainsi un lieu favorable à l'interprétation des modes de vie et des communautés habitantes développés à partir du canal et ses différents activités et usages induits.
<b>Spatialisation de la thématique</b>	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
<b>Données du projet et possibles orientations</b>	C'est un hameau qui témoigne des modes de vie des communautés humaines associées au canal, pouvant faire l'objet d'une valorisation à petite échelle, avec un parcours de visite et d'interprétation en extérieur. Les modalités de stationnement vélos et automobiles devront être étudiées, en cohérence avec la valeur patrimoniale des lieux.
<b>Interconnexion avec les autres sites</b>	Coordination avec les autres sites traitant de la thématique : Site pilier : Le Somail Sites d'interprétation globale : Cales de Radoub
<b>Atouts</b>	Qualités patrimoniales et inscription MH Site représentatif d'une escale avec un potentiel d'interprétation
<b>Contraintes</b>	Traversé par une route Espace un peu exigu, très peu d'espace de stationnement
<b>Conditions de réussite</b>	Donner au visiteur des clés de lecture du site ; Maintien de la valeur pittoresque et patrimoniale du site ; Intégration et cohérence du projet dans la politique de valorisation patrimoniale et touristique locale ; Prévoir un accueil du visiteur qualitatif (tourisme et interprétation) ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements.

### phasage de la mise en œuvre du projet

<b>Phases</b>	<b>Métiers requis pour les marchés publics</b>	<b>Fourchette budgétaire HT</b>	<b>hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives</b>
Définition du contenu scientifique et préprogramme muséographique	Muséographe	15 à 20 000 €	1 an
Programmation muséo-scénographique	Scénographe Muséographe voir si besoin d'un paysagiste pour aménagement hors muséo-scénographie		
Réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation, de 100 à 150 000 €	En fonction de l'étude de programmation de 6 mois à 1 an

## 4. Les acteurs du projet

<b>Porteur(s) de projet</b>	CC des Terres du Lauragais ; Montesquieu-Lauragais
<b>Acteurs associés</b>	Entente pour le canal du Midi, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme
<b>Acteurs scientifiques</b>	VNF, chercheurs

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale SITE ECLUSIER DE GARDOUCH

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes Terres du Lauragais
Commune	Gardouch



##### Équipement existant

Historique	<p>Sur le quai Riquet, quelques anciens entrepôts nous rappellent que Gardouch était l'un des ports importants du Lauragais. Créé entre 1810 et 1820, c'est d'ici que partait une bonne part des céréales du Lauragais pour être vendue dans le Languedoc et à Toulouse. En effet, en servant de lieu d'expédition des grains et du fourrage produits alentour vers la ville rose et le reste de la région, au XVII<sup>e</sup> siècle, le port des Agals a contribué nettement au développement économique de Gardouch, mais aussi de Villefranche de Lauragais situé à proximité. Le site comporte une autre spécificité avec le pont « à voûte surbaissée », une construction qui donne aux bateaux une plus grande hauteur de passage près des culées. A l'origine, la clé de voûte du pont était décorée des armes du Languedoc. Mais cet ornement a été gommé lors de la Révolution Française. L'ensemble est inscrit monument historique depuis 1998. Le Mémorial des bateliers, situé dans l'enceinte du cimetière et inauguré en novembre 2018 par la municipalité, est le seul monument, sur le tracé du canal du Midi, qui rend hommage aux travailleurs du canal. A noter que l'écluse de Gardouch accueillait autrefois un bureau de contrôle ainsi qu'au port un ensemble de "grands magasins". Une minoterie y sera installée au début du XXI<sup>e</sup> siècle. En amont du port, l'aqueduc des Voûtes, dit aussi de l'Hers, est en partie sur la commune de Renneville. Il franchit l'Hers-Mort et date des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.</p>
------------	--

Description du site en 2023	<p>L'écluse de Gardouch est incluse dans un espace plus global comprenant le pont du XVIII<sup>e</sup> siècle ainsi que les quais de l'ancien port. Cet ensemble constitue une halte prisée à la fois des plaisanciers mais aussi des usagers terrestres. Le site actuel accueille un commerce (bar-restaurant "L'Estanquet"), un tiers lieu récent (« La Minoterie ») et quelques unités d'habitation. L'écluse est le point de départ d'une randonnée de 7,2 km qui permet de découvrir Gardouch et ses environs, ainsi que le monument rendant hommage aux bateliers dans le cimetière du village. Deux arbres remarquables se trouvent à proximité (Grand peuplier chemin de Vieillevigne et Chêne de Saint-Estefte).</p>
-----------------------------	---

	Type	État
Accueil touristique	<p>Accueil humain potentiel par le bar-restaurant "L'Estanquet" qui fait aussi chambre d'hôtes, ou par le tiers-lieu « La Minoterie » ; Aire de pique-nique, sanitaires ; Vistes organisées par l'OTI Terres du Lauragais (à la demande pour les groupes, lors de la programmation estivale en individuel et lors des Journées Européennes du Patrimoine).</p>	<p>La maison éclusière a été rénovée et les quais sont bien entretenus. Aire de pique-nique à rénover, sanitaires à rénover</p>
Interprétation	Néant	Néant

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	
Fréquentation	Aucune donnée disponible

##### Accessibilité

	Actuelle	Evolutions envisagées
X Bateau	Le site est logiquement accessible par bateau	Néant
X Vélo	Accessibilité double par les berges et par la D622 reliant Villefranche de Lauragais, passage dangereux pour les mobilités douces (vélos, piétons) notamment au niveau du pont de l'autoroute	Néant
X Piéton	Accessibilité depuis le centre-bourg de Villefranche de Lauragais	Néant
X Transports en commun	2,5 km depuis la gare de Villefranche de Lauragais	Néant
X Parking	Une dizaine de places mais fléchées pour le restaurant	Travaux programmés pour la création d'un parking à l'ancien stade

## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

<b>Concept Global</b>	<b>Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution</b>
<b>Thématique principale</b>	<b>Navigation et autres usages du canal</b>
Partie de la thématique traitée	Rôle des ports dans la vie d'un territoire d'hier à aujourd'hui.
Justification de la thématique	Lieu d'où partait les céréales du Lauragais vers Toulouse, aujourd'hui lieu d'accueil des plaisanciers et autres touristes, avec quelques barques habitées.
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
Données du projet et possibles orientations	<p><b>Orientations proposées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- transport des marchandises locales (port, route du blé et pont à voûte surbaissée)</li> <li>- vie du canal (écosystème singulier habitat/tourisme)</li> </ul> <p><b>Détails :</b></p> <p>Le site de Gardouch est intéressant dans le cadre de la valorisation d'une forme d'écosystème combinant habitat et tourisme. En effet, cette halte pourrait à la fois faire l'objet d'une interprétation patrimoniale (importance du port au XVIII<sup>e</sup> siècle, route céréalière et pont à voûte surbaissée) mais aussi mettre en avant le canal d'aujourd'hui (et ses différents écosystèmes à taille humaine) : sur ce dernier point, évoquer les liens entre résidents, les usagers du canal et les touristes. Il serait intéressant d'intégrer à la démarche la minoterie (<a href="https://www.minoterie-gardouch.fr">https://www.minoterie-gardouch.fr</a>)</p> <p>L'interprétation pourrait potentiellement s'adosser au sentier de randonnée autour de Gardouch et notamment mettre en valeur le mémorial dédié aux bateliers.</p>
Interconnexion avec les autres sites	<p>Coordination avec les autres sites traitant de la thématique 5 :</p> <p>Sites Pilier : Site de l'écluse ronde d'Agde / Hôtel Riquet et Castelnaudray/Grand Bassin/Ecluse Saint-Roch ; Sites d'interprétation globale : Les Onglous ; Port de Capestang ; Port technique de Ramonville ; Site éclusier et aqueduc d'Ayguesvives ; Port de Trèbes.</p>
Atouts	<p>L'accessibilité</p> <p>La proximité de Villefrance de Lauragais</p> <p>La distance de Naurouze pour une randonnée cyclo d'une demi-journée</p> <p>LA présence humaine (résidents permanents et L'Estanquet</p>
Contraintes	Aires de stationnement réduites mais des travaux sont engagés à l'ancien satde pour la création d'un parking
Conditions de réussite	<p>Concertation avec les résidents, les gestionnaires de l'Estanquet et ceux de la minoterie pour définir, valoriser et prouver les contenus de l'interprétation ;</p> <p>Interprétation respectueuse du site ;</p> <p>Signalétique d'accès opérationnelle ;</p> <p>Donner au visiteur des clés de lecture du site ;</p> <p>Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes ;</p> <p>Cohérence et interaction avec les autres sites ;</p> <p>Entretien régulier du site, des sanitaires et des aménagements.</p>

### Phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	20 à 25 000 € + si intervention d'un paysagiste	6 mois
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition		6 mois à 1 an
réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation (possiblement de 100 000 € à 150 000 €)	En fonction de l'étude de programmation (possiblement de 1,5 à 2 ans)

## 4. Les acteurs du projet

Porteur(s) de projet	CC Terres du Lauragais, Gardouch
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, PETR, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale

#### PORT LAURAGAIS

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes Terres du Lauragais
Commune	Avignonet-Lauragais

Phot  
os



Carte



##### Équipement existant

Historique	<p>A proximité du seuil de Naurouze, Port Lauragais est une réalisation moderne (fin des années 1970) conçue à la fois comme une aire de service sur l'autoroute des deux mers (A61) et comme un véritable port fluvial, l'un des plus importants du canal du Midi. Beaucoup de bâtiments sont regroupés sur une presqu'île artificielle aménagée dans un bassin creusé pour extraire les matériaux nécessaires à la construction de l'axe autoroutier, dans une architecture empruntée aux anciens hangars de radoub. D'autres bâtiments de Port Lauragais, construits plus récemment, sont disposés autour du plan d'eau, à proximité des parkings autoroutiers. Le site met à disposition des usagers motorisés et des cyclotouristes empruntant la Véloroute V80 du canal des deux Mers à vélo des installations traditionnelles d'aires de services (dont restaurant et hôtel), boutique de produits locaux, point d'information touristique) et pour les plaisanciers des équipements qui permettent d'affirmer que Port Lauragais est un site du canal bien équipé (Capitainerie, 180 m de quai, 8 bornes d'avitaillement doubles, une rampe de mise à l'eau pour bateau à faible tonnage et une zone d'accostage pour les péniches).</p> <p>Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne est présent à Port-Lauragais depuis 1984 avec une boutique de produits du terroir, un espace tourisme et un espace Découverte, grâce à 3 contrats de sous-concession successifs conclus avec Vinci Autoroutes. Le dernier renouvellement date de 2021, pour une durée supplémentaire de 15 ans (2035). A cette occasion, le CD31 a réalisé en 2022 d'importants investissements afin de restructurer et de renover les bâtiments existants. Leur exploitation a été confiée au Comité Départemental du Tourisme de la Haute-Garonne, comme lors des précédentes sous-concessions.</p>
------------	--

Description du site en 2023	<p>Le site s'étend sur 34 hectares, de chaque côté des voies autoroutières, sur la commune d'Avignonet-Lauragais. Il est bien sûr accessible par l'autoroute, dans les 2 sens de circulation, mais également par la route départementale et par le canal du Midi et sa véloroute. Dans le sens Toulouse-Narbonne, ce sont plus de vingt hectares qui sont aménagés pour les automobilistes et autres usagers, sur les bords du canal du Midi, autour d'un plan d'eau d'un hectare et demi. Les visiteurs peuvent trouver à Port-Lauragais beaucoup de services et activités : sanitaires, douches, station service, hôtel, restaurant, cafétéria, capitainerie, balade en bateau et location de bateaux habitables, garages à vélo, points d'eau potable, espaces pique-nique et activités sportives l'été. Le Comité Départemental du Tourisme de la Haute-Garonne est bien implanté sur le site puisqu'il y exploite 2 bâtiments dont Le Conseil Départemental est sous-concessionnaire. Il s'agit d'une boutique de produits du terroir, le Comptoir du Lauragais, située en amont de la presqu'île entre les 2 parkings autoroutiers, proposant 250 m<sup>2</sup> de surface de vente dédiée aux productions gastronomiques et artisanales locales, une librairie, un point presse, un point information touristique départemental ainsi que de la location de vélos, en saison. Labélisée "Accueil Vélo", la boutique offre aux cyclistes des services spécifiques (recharge des batteries pour les VAE, kits de réparation, informations sur la véloroute ...). Le deuxième bâtiment, situé sur la presqu'île, abrite un espace Découverte, centre d'interprétation de 130 m<sup>2</sup> qui présente le territoire du Lauragais sous 4 thématiques identitaires : le canal du Midi, le Pastel, les vents et enfin, les productions agricoles et gourmandes (dont le cassoulet). Ces 2 bâtiments ont été entièrement rénovés en 2022 par le Conseil Départemental de la Haute-Garonne dans le cadre du renouvellement de leur sous-concession avec Vinci Autoroutes.</p>
-----------------------------	--

	Type	État
Accueil touristique	<p>Port Lauragais est un site très bien développé pour l'accueil touristique grâce à ses équipements d'accueil et de séjour et grâce à ses différents moyens d'accès (via l'autoroute A61, via la route départementale RD 813 et via la véloroute V80, via le canal et le port).</p> <p>Des éductours sont co-organisés par le PETR du Pays Lauragais, les EPCI avec leurs OTI et le CDT 31. Chaque année, la localisation est différente afin de découvrir le territoire du Pays Lauragais. En 2022, il a rassemblé 40 prestataires touristiques, la visite de Port Lauragais a permis de faire connaître l'Espace découverte du Lauragais, la boutique Comptoir du Lauragais, la galerie d'art éphémère #Art61 ouverte l'été et s'est clôturée par une balade navigante commentée en bateau électrique. Pour animer le site, le CDT31 organise en saison des dégustations gratuites de produits locaux et des marchés de producteurs. L'OTI Terres du Lauragais a participé au marché de juin 2023.</p>	Boutique de produits du terroir et point Information touristique remis à neuf (printemps 2022)
Interprétation	<p>Espace d'interprétation présentant les thématiques identitaires du territoire du Lauragais : le canal du Midi, le Pastel, les productions agricoles et gourmandes (cassoulet notamment). Il est ouvert toute l'année, 7 jours sur 7. Son accès est libre et gratuit. Des visites guidées (payantes) peuvent y être proposées, sur réservation. Elles sont assurées par le personnel du CDT31.</p>	Très bon (inauguré en juillet 2022)

Capacité d'accueil actuelle																			
Personnel d'accueil	Les conseillères en séjour du CDT 31 assurent l'accueil et l'information touristique toute l'année, 7 jours sur 7 au sein de la boutique "Le Comptoir du Lauragais"																		
Fréquentation	2 M d'usagers motorisés (autoroute des deux mers) Pour indication : La boutique de produits régionaux a accueilli 109 786 visiteurs de janvier à octobre 2023. L'Espace Découverte a accueilli 21 040 visiteurs sur la même période. 85% des visiteurs de la boutique sont venus via l'autoroute, 8% via la route et 7% via le canal du Midi (bateaux et piste cyclable)																		
Accessibilité																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Actuelle</th> <th>Evolutions envisagées</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>X Bateau</td> <td>Le site est accessible par bateau</td> <td>Néant</td> </tr> <tr> <td>X Vélo</td> <td>Accessibilité par la piste cyclable le long du canal</td> <td>Mise en place prochaine d'une signalétique en bordure de la véloroute V8</td> </tr> <tr> <td>X Piéton</td> <td>Accessibilité par les berges du canal</td> <td>Mise en place prochaine d'une signalétique en bordure du Canal du Midi</td> </tr> <tr> <td>Transports en commun</td> <td>La gare d'Avignonet se situe à 2,4km de Port-Lauragais</td> <td>Néant</td> </tr> <tr> <td>X Parking</td> <td>Il existe des parkings autoroutiers et routiers (distincts). L'accessibilité hors autoroute via la route départementale n'est actuellement pas facile à trouver mais l'installation prochaine de dispositifs (totems et panneaux de pré-signalisation du site) implantés à la fois au niveau du village d'Avignonet sur la RD813 et au niveau de la véloroute V80, en conformité avec la charte graphique et signalétique validée par VNF, va bien améliorer l'accessibilité au site de Port-Lauragais.</td> <td>Mise en place prochaine d'une signalétique à partir du centre d'Avignonet, en bordure du Canal et de la Véloroute et à l'entrée du parking accessible par la route départementale.</td> </tr> </tbody> </table>		Actuelle	Evolutions envisagées	X Bateau	Le site est accessible par bateau	Néant	X Vélo	Accessibilité par la piste cyclable le long du canal	Mise en place prochaine d'une signalétique en bordure de la véloroute V8	X Piéton	Accessibilité par les berges du canal	Mise en place prochaine d'une signalétique en bordure du Canal du Midi	Transports en commun	La gare d'Avignonet se situe à 2,4km de Port-Lauragais	Néant	X Parking	Il existe des parkings autoroutiers et routiers (distincts). L'accessibilité hors autoroute via la route départementale n'est actuellement pas facile à trouver mais l'installation prochaine de dispositifs (totems et panneaux de pré-signalisation du site) implantés à la fois au niveau du village d'Avignonet sur la RD813 et au niveau de la véloroute V80, en conformité avec la charte graphique et signalétique validée par VNF, va bien améliorer l'accessibilité au site de Port-Lauragais.	Mise en place prochaine d'une signalétique à partir du centre d'Avignonet, en bordure du Canal et de la Véloroute et à l'entrée du parking accessible par la route départementale.
	Actuelle	Evolutions envisagées																	
X Bateau	Le site est accessible par bateau	Néant																	
X Vélo	Accessibilité par la piste cyclable le long du canal	Mise en place prochaine d'une signalétique en bordure de la véloroute V8																	
X Piéton	Accessibilité par les berges du canal	Mise en place prochaine d'une signalétique en bordure du Canal du Midi																	
Transports en commun	La gare d'Avignonet se situe à 2,4km de Port-Lauragais	Néant																	
X Parking	Il existe des parkings autoroutiers et routiers (distincts). L'accessibilité hors autoroute via la route départementale n'est actuellement pas facile à trouver mais l'installation prochaine de dispositifs (totems et panneaux de pré-signalisation du site) implantés à la fois au niveau du village d'Avignonet sur la RD813 et au niveau de la véloroute V80, en conformité avec la charte graphique et signalétique validée par VNF, va bien améliorer l'accessibilité au site de Port-Lauragais.	Mise en place prochaine d'une signalétique à partir du centre d'Avignonet, en bordure du Canal et de la Véloroute et à l'entrée du parking accessible par la route départementale.																	
2. Le projet																			
Contenus du futur équipement																			
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution																		
Thématique principale	7. Paysages et territoires traversés																		
Partie de la thématique traitée	Le site présente plus spécifiquement le territoire du Lauragais																		
Justification de la thématique	Le site présente le territoire par le biais de 4 de ses composantes, dont le canal du Midi.																		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif																		
Données du projet et possibles orientations	<p><b>Orientations proposées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le canal du Midi dans son territoire et les interactions entre les deux.</li> </ul> <p><b>Détails :</b></p> <p>Les supports et animations actuels vont dans le "bon sens" et sont plutôt qualitatifs, notamment en proposant des interactions ("franchissez une écluse") ou des informations suffisamment vulgarisées pour être comprises et retenues ("le canal en quelques chiffres" / "le canal en quelques dates"). Au regard des usagers fréquentant l'espace de découverte (à 85% autoroutier), l'information doit être/rester simple, facile à appréhender et accessible. De plus, les aménagements proposés sont récents.</p> <p>Lorsque la muséographie du site sera revue (on peut l'imaginer d'ici une dizaine d'années), la thématique de l'interaction entre le canal et son territoire pourra être traitée plus en profondeur, afin de montrer au visiteur comment le canal s'est inscrit dans le territoire et comment le territoire a à son tour été façonné par le canal.</p>																		
Interconnexion avec les autres sites	Le lien avec le site pilier traitant de la même thématique (Le Malpas) sera à construire. Par la proximité géographique, un renvoi sur le site de Naurouze et le site pilier du Réservoir / Bassin de Saint-Ferréol pourra être fait, en valorisant/promouvant une invitation à quitter l'autoroute et à se rendre à Revel.																		
Atouts	L'accessibilité multimodale La diversité des offres et services proposés dont ceux en lien avec le canal du Midi La qualité et la modernité des équipements																		
Contraintes	La forte fréquentation lors des pics estivaux (week-end, jour férié). L'ambiance "aire d'autoroute" du site qui peut être discordante avec une découverte patrimoniale.																		
Conditions de réussite	Point de vigilance sur la cohérence (ou du moins l'insertion) avec les autres thématiques promue par le CDT de la Haute-Garonne et l'OTI de Nailloux Entretien régulier du site et des aménagements.																		
Phasage de la mise en œuvre du projet																			
Phases	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Métiers requis pour les marchés publics</th> <th>Fourchette budgétaire</th> <th>Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Pas de modifications du site envisagées à moyen terme</td> </tr> </tbody> </table>	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)	Pas de modifications du site envisagées à moyen terme														
Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)																	
Pas de modifications du site envisagées à moyen terme																			
4. Les acteurs du projet																			
Porteur(s) de projet	Département de la Haute-Garonne																		
Acteurs associés	CC Terres du Lauragais, Commune d'Avignonet-Lauragais, PÉTR Pays Lauragais, VNF, Préfecture, Région, Office de tourisme, CDT Haute-Garonne. L'ensemble des acteurs privés présents sur l'aire de Port Lauragais seront sensibilisés et associés à la dynamique de valorisation et d'interprétation du Canal du Midi.																		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs																		


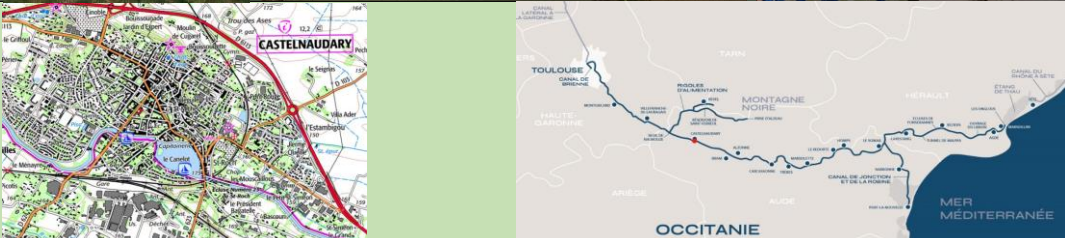
## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site pilier

## Castelnaudary / Grand Bassin / Écluses Saint-Roch

### 1. Description du site

#### Situation géographique

Intercommunalité	CC Castelnaudary, Lauragais Audiois
Commune	Castelnaudary
P h o t o s	
	

#### Équipement existant

Historique	<p>Le canal du Midi tel que prévu à l'origine en 1666 ne doit pas passer par Castelnaudary. Cependant, en 1671, les consuls de la ville de Castelnaudary obtiennent du roi Louis XIV une modification du tracé du canal. Ainsi, le canal passe aux portes de la ville, sous les murailles de la cité.</p> <p>Un espace marécageux est alors situé au sud de la ville dans lequel stagnent les eaux descendant des coteaux. Riquet choisit de noyer ce lieu appelé « le pré de l'estang » laissant place à une belle pièce d'eau qui devient le miroir de la ville.</p> <p>A la visite pour la réception des travaux réalisée par l'intendant Daguesseau en 1684, le bassin de Castelnaudary dont les berges sont encore en terre naturelle (et non revêtues de pierre de taille) est décrit comme étant « d'une figure presque ronde de 200 toises (1 toise = 1,98 mètre) de diamètre et de 600 toises de circonférence, laquelle n'est pas revêtue ; ce bassin a été formé naturellement et ensuite achevé par une petite chaussée que l'on a faite dans le commencement du vallon ».</p> <p>Ouvert à la navigation dès 1674 entre Toulouse et Castelnaudary, le grand bassin est durant six ans le terminus oriental du canal. En 1681, six mois après la mort de Pierre-Paul Riquet, le canal est navigué dans sa totalité. C'est sur le grand bassin que le canal du Midi est inauguré le 19 mai 1681, ouvrant officiellement cette voie d'eau à la navigation. Castelnaudary est une halte importante car elle abrite une "couchée" du soir de la barque de poste qui transporte alors les passagers, correspondant au premier jour de navigation depuis Toulouse.</p> <p>L'espace disponible sur les rives de ce bassin favorise l'installation de différents corps de métier en lien avec l'activité batelière (charpentiers, cordiers, ...). Ceci entraîne un essor économique important pour la cité. En plus de l'installation des cordiers, des charpentiers, et des lavoirs et abreuvoirs..., deux grands magasins de séchage du bois sont construits en 1747 et 1752 sur la rive sud. Ces bâtiments sont proches de deux cales de radoub (réparation en langage naval) qui témoignent de la grande activité de construction navale qui a animé les lieux du XVIIe au XXe siècle.</p> <p>Le port de Castelnaudary est très utilisé par les céréaliers du Lauragais pour acheminer leurs récoltes. La présence de nombreux moulins (à vent et à eau) et d'une minoterie après 1835, destinés à la réalisation de farine de blé, témoigne encore de ce passé agricole. Les moulins à eau et la minoterie sont installés au niveau de l'échelle d'écluses de Saint-Roch. Cette échelle de 4 écluses construite en 1678 est nécessaire pour franchir le dénivelé de 9,42 m qui permet de rejoindre le bief suivant dit du Gay, à la sortie du grand bassin de Castelnaudary.</p>	
	<p>L'apport en eau nécessaire au fonctionnement de cette écluse quadruple est régularisé par l'eau stocké dans le grand bassin situé en amont. Les écluses de Saint-Roch sont inscrites au titre des monuments historiques depuis 1996.</p> <p>Afin de pallier aux problèmes des bourrasques des vents d'Est (vent d'Autan) caractérisant la région dit du « sillon Lauragais », une île « coupe-vent » est aménagée vers 1750 sur le grand bassin : l'île de la Cybèle.</p>	
Description du site en 2023	<p>Le port de Castelnaudary abrite l'une des plus importantes bases de location de bateau. Ce fut l'une des premières à être créée dans les années 1970. Le port est devenu un espace privilégié pour les plaisanciers qui parcourent le canal du Midi. A deux pas du centre-ville, il permet de s'amarrer pour une étape ou plus longtemps. Il dispose de nombreux équipements et services.</p>	
Accueil touristique	Type	État
	<p>Restauration</p> <p>Eau</p> <p>Location de bateau</p> <p>Capitainerie</p> <p>Bancs</p> <p>Tables Pique nique</p> <p>Ranges vélo</p>	<p>Labels : Pavillon bleu ; Tourisme et Handicap ; Accueil vélo</p>
Interprétation	<p>Panneaux succincts ; thématiques : pont neuf, écluses Saint-Roch</p>	<p>Bon état, mais très insuffisant au regard de l'importance du site.</p>



Capacité d'accueil actuelle		
Personnel d'accueil	oui à la capitainerie	
Fréquentation		
Accessibilité		
	Actuelle	
	Évolutions prévues	
x	Bateau	Très grand port, cales sèches
x	Vélo	piste cyclable
x	Piéton	GR7 variante le long du canal
x	Transports en commun	bus
x	Parking	Peu
2. Le projet		
Contenus du futur équipement		
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
Thématique principale	<b>5. Navigation et autres usages</b> Le rôle des ports dans la vie du canal et des territoires, et évolution de ce rôle Autres usages : récréatifs, touristiques, sportifs et culturels	
Justification de la thématique	Castelnaudary constitue une étape importante sur le parcours de navigation du canal et présente une palette des autres usages de ce dernier : Terminus oriental du canal pendant 6 ans ; Présence du Grand bassin et de la quadruple écluse de Saint-Roch ; Halte importante, elle abritait une "couchée" ; Forte activité de la batellerie et construction navale ; Aujourd'hui halte fluviale importante avec capitainerie possibilité de location de bateau. Exportation historique des céréales du Lauragais (fret) Nombreux moulins (force hydraulique) et irrigation actuelle (usage de l'eau)	
Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.	
Données du projet et possibles orientations	Ce site pilier comprend plusieurs sites, centrés autour du Grand bassin. Il conviendra dans un premier temps d'identifier un lieu (bâtiment, autre ?) dans lequel pourra se faire l'accueil des visiteurs et une interprétation sur la thématique n° 5 : Navigation et autres usages, et notamment le rôle des ports dans la vie du canal et des territoires, et son évolution. Il faudra ensuite concevoir un parcours de visite incluant différents sites de grande proximité. La possibilité d'inclure également dans ce parcours le site d'interprétation paysagère sur les hauteurs de Castelnaudary et le site périphérique Moulin de Castelnaudary devra être étudiée. Cela pourrait être l'opportunité de montrer l'interaction entre le canal du Midi et le territoire qu'il traverse, et ainsi de montrer le rayonnement d'un port sur son territoire. Le site du Grand Bassin est déjà un lieu de promenade et une étape d'itinérance (notamment pour les navigants), la mise en interprétation du site devra être conçue afin de s'adresser à ce public et intégrer des éléments favorisant la contemplation et le repos. D'autant que le site a une valeur esthétique, en miroir de la ville, importante. Des clés de lecture du site, de son activité de plaisance actuelle, mais également de son riche passé comme couchée de la barque de poste et surtout comme port desservant le territoire alentours, ainsi que toutes les activités liées, devront être données aux visiteurs. La prouesse représentée par l'écluse à 4 sas devra être soulignée, sans oublier les éléments aujourd'hui peu ou pas visibles que sont la chapelle St-Roch et l'ancienne minoterie. La thématique de la biodiversité pourra être abordée sur l'île de la Cibelle. Un grand site attirant potentiellement un grand nombre de visiteurs, la question du parking devra également être étudiée.	
Interconnexion avec les autres sites	Coordination avec les autres sites traitant de la thématique : Autre site pilier : Site de l'écluse ronde d'Agde / Hôtel Riquet. Le site Pilier de Castelnaudary traitant plus spécifiquement du rôle des ports et le site de l'écluse ronde d'Agde plutôt des questions techniques liées à la navigation : solutions techniques aux problèmes de navigation, gestion technique, techniques de navigation. Sites d'interprétation globale : Port de Capestang ; Les Onglous ; Site éclusier de Gardouch ; Port technique de Ramonville ; Site éclusier et aqueduc d'Ayguesvives ; Port de Trèbes. Il y a un certain nombre de sites identifiés comme devant traiter de la thématique 5 (Navigation et autres usages). Il conviendra d'être vigilant à bien répartir le discours sur la thématique pour chacun de ces sites, afin d'éviter les incohérences et les redondances, chacun de ces sites trouvant une originalité de traitement dans leur singularité et leurs spécificités propres d'une part, mais également dans une répartition préalable du discours. Voir l'opportunité d'inclure dans la réflexion le site d'interprétation paysagère des hauteurs de Castelnaudary et le site périphérique Moulin de Castelnaudary.	
Atouts	Écluses de Saint-Roch inscrites Monument Historique Le site est aujourd'hui en bon état général et présente des qualités esthétiques. Accès facile. Site de loisirs et de promenade déjà identifié par le public. Site de halte pour les navigants.	
Contraintes	Peu de Parking Pas de bâtiment identifié pour un centre d'interprétation d'envergure.	
Conditions de réussite	Interprétation respectueuse du site ; Trouver une solution pour une interprétation d'envergure (bâtiment d'accueil ou autre solution) ; Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes ; Ouverture et connexion avec la ville ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements.	




Phasages de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Définition du contenu scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	30 000 à 40 000 € + si intervention d'un architecte du patrimoine + si intervention d'un paysagiste	1 an
Étude de définition et de programmation générale	Programmiste et économiste de projet culturel et Patrimonial Architecte du patrimoine selon nature et ambition du projet Paysagiste selon nature et ambition du projet		
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Architecte du patrimoine Paysagiste et en fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	2 ans
Réalisation	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition
3. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	CC Castelnaudary, Lauragais Audois, Castelnaudary		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, PETR, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Seuil de Naurouze

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	CC Castelnaudary, Lauragais Audois		
Commune	Montferrand		
P h o t o s			
	c a r t e		
			

##### Équipement existant

Historique	<p>Le seuil de Naurouze, point de partage des eaux vers l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, est le site clé du canal du Midi, tant au niveau historique, technique, qu'architectural.</p> <p>Les eaux de la Montagne Noire se déversent initialement dans un vaste bassin octogone de huit hectares. Riquet projetait de le décorer d'une vaste fontaine à la gloire de Louis XIV et d'y installer un port commercial avec des grands magasins tout autour. Mais le bassin s'ensable rapidement et les somptueux projets sont abandonnés. Vauban préconise d'ouvrir une liaison directe reliant les deux écluses de Montferrand (aujourd'hui nommée de l'Océan) et du Médecin (l'actuelle écluse de la Méditerranée) très proches de Naurouze. Réalisée en 1687-1688, ce nouveau tracé du canal rend alors inutile le passage dans le bassin de Naurouze. Le bassin, devenu inutile, est peu à peu remblayé et converti en espace de culture. Le pourtour de l'ancien bassin est toutefois gardé en eau pour permettre l'acheminement de l'eau de la rigole de la plaine jusqu'au bief de partage. En 1808, une allée plantée de platanes est créée au centre du bassin pour la circulation entre l'écluse de l'Océan et le site de la maison des propriétaires du canal joutée par un important moulin.</p> <p>Souhaitant honorer l'œuvre de Riquet, ses descendants choisissent le site de Naurouze pour lui élever un monument. Un obélisque haut de 20 m, placé sur les légendaires pierres de Naurouze, est dressé à sa mémoire entre 1825 et 1827.</p> <p>Dans les années 1980, une station de pompage a été installée sur le site pour permettre d'envoyer vers le réservoir de la Ganguise des volumes d'eau arrivant à Naurouze par la rigole de la plaine.</p>	
Description du site en 2023	<p>Naurouze et un vaste site de 700 m sur 700 m, paisible, ombragé et ouvert au public. Il possède des cheminements très praticables pour les piétons qui permettent de voir tous les aménagements historiques du seuil. L'obélisque est entouré d'un mur et est ouvert occasionnellement. Une restauration des bas-reliefs à la base de l'obélisque est à envisager. Son enclos renferme des plantes calcicoles intéressantes mais fragiles.</p>	

	Type	État
Accueil touristique	Le site possède un petit lieu d'accueil touristique au design peu qualitatif.	
Interprétation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plusieurs panneaux décrivant les ouvrages</li> <li>- Feuilles touristiques et d'interprétation rudimentaires agrafées sur un mur de l'accueil touristique.</li> <li>- Panneau double face présentant une carte du Lauragais à l'écart et dans un lieu peu accessible.</li> <li>- Trois panneaux rudimentaires sur le site de l'obélisque.</li> </ul>	Le panneau très vieillissants, parfois aux textes disparus.

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Accueil pendant la saison touristique. Visites guidées.
Fréquentation	fréquenté en visite libre, nombre de visiteurs non connu

##### Accessibilité

	Actuelle	Evolutions prévues
x Bateau	possibilité d'amarrer son bateau	
x Vélo	piste cyclable le long du halage	
x Piéton	chemin de halage et les cheminements dans le site	
Transports en commun	sans	
x Parking	Parking de taille moyenne au début du site	

## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

<b>Concept Global</b>	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
<b>Thématique principale</b>	<b>La construction et gestion du canal du Midi depuis l'Edit de 1666</b>
Partie de la thématique traitée	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'entreprise de la constructions (1666-1684)</li> <li>• Les apports postérieurs : Vauban (aqueducs et système d'alimentation)</li> <li>• Dimension mémorielle vis-à-vis de Riquet (19e s)</li> </ul>
Justification de la thématique	Naurouze est un des grands sites emblématiques du canal et de sa construction et des améliorations que Vauban y apporta. Sans lui, le projet de Riquet n'aurait pas vu le jour. Tout peut s'y lire assez facilement sur ce seuil, pour peu qu'on y apporte une interprétation.
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
Données du projet et possibles orientations	<p>C'est un vaste site agréable et ombragé qui ne manque pas de charme et d'ouvrages liés au canal mais dont l'interprétation est malheureusement déficiente. Et pourtant, bien des éléments clés de la compréhension du fonctionnement du canal et son évolution y sont présents offrant la possibilité d'en faire un site d'interprétation globale au contenu riche (arrivée des rigoles, moulin, maison dite « de l'ingénieur », épanchoir, écluses et maisons éclusières, bassin du seuil, projet initiale de Riquet et son amendement par Vauban, les évolutions postérieures, lieu de mémoire à l'honneur de Riquet...).</p> <p>Les circulations piétonnes sont globalement aisées à l'exception de celle amenant à l'obélisque qu'il faut revoir. Il faudra également envisager la restauration de l'obélisque et son ouverture même si le site est contraint (sécurité, dégradation possible). La signalétique est aussi totalement à revoir et des petits plans de localisation ou autres seraient les bienvenus. Le design de l'accueil touristique pourrait être largement amendé.</p> <p>La proximité de l'écluse Océan (thèm 3-4) impliquerait qu'on l'intègre à ce SI Globale.</p> <p>Le bassin de Naurouze, le bief de partage des eaux et l'obélisque sont inscrits monuments historiques.</p> <p>Une étude globale d'aménagement du site est prévue par la communauté de communes et VNF, elle intégrera un volet</p>
Interconnexion avec les autres sites	<p>Une interconnexion avec le site pilier du Réservoir (Thème 4 : gestion de l'eau) est absolument nécessaire, le site de Naurouze étant un point clé du système d'alimentation du canal du Midi.</p> <p>Le site d'interprétation globale du seuil de Naurouze est à relier aux deux sites piliers traitant la thématique 2 : Port de Carcassonne et Château du canal / Archives / Port Saint-Etienne ainsi qu'aux deux autres sites d'interprétation globale de l'écluse de St-Pierre/du Canal de Brienne et du port de Narbonne. Mais l'originalité et le fonctionnement unique et central du seuil de Naurouze ne devrait pas poser de problème de chevauchement en termes de contenus entre tous ces sites, pour peu qu'on y soit vigilant.</p> <p>Le site d'interprétation globale du port Lauragais, distant de moins de 2 km par le chemin de halage au seuil de Naurouze et traitant des Paysages et territoires traversés (thèm 7), devrait bénéficier d'une liaison privilégiée avec Naurouze, quitte à mettre en place quelques interprétations intermédiaires et une signalétique appropriée.</p>
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Site plein de charme et ombragé, idéal pour la déambulation.</li> <li>-Site aux plusieurs ouvrages d'art porteur de contenus techniques et aux anecdotes historiques riches.</li> </ul>
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Une partie du site est privée.</li> <li>-Fragilité du site de l'obélisque.</li> <li>-Arrivée du chancre coloré</li> </ul>
Conditions de réussite	<p>Il faut reprendre le site entièrement tant au niveau de la signalétique que l'interprétation et retirer les éléments trop dégradés rapidement.</p> <p>Bien intégrer la future signalétique et les futurs éléments d'interprétation.</p> <p>La question des aménagements périphériques (parkings, accueil touristique) doit être bien pensée ainsi que sa jauge de fréquentation. Celle-ci, trop élevée, pourrait être un élément de dégradation du site.</p> <p>Bien penser les espaces publics-privés et la coordination du projet à cet égard.</p> <p>Bien gérer les conditions d'ouverture de l'obélisque avec ses contraintes par rapport à l'accessibilité, sa protection en termes de dégradation possible et la sécurité des visiteurs (dénivelé important, rambarde de sécurité à revoir ?).</p>

### phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire HT	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Définition du contenu scientifique et préprogramme muséographique	muséographe	25000-30000 sans conception de paysagiste	1 an
Programmation muséo-scénographique	scénographe muséographe et en fonction de l'ambition du projet		
réalisation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation

## 4. Les acteurs du projet

Porteur(s) de projet	CC Castelnaudary Lauragais Audois, Montferrand
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, PETR, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

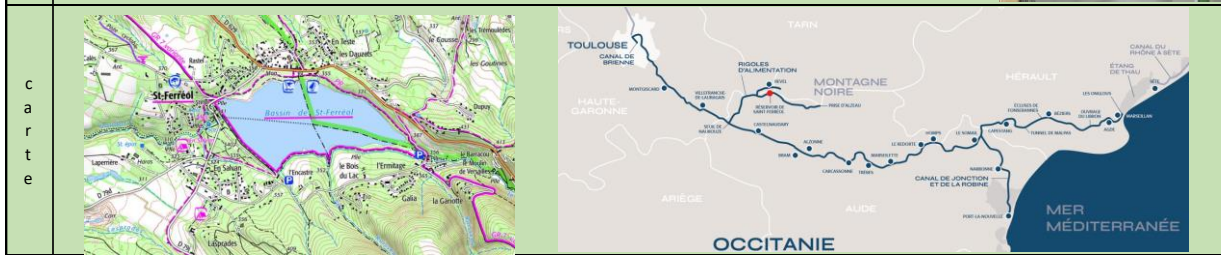
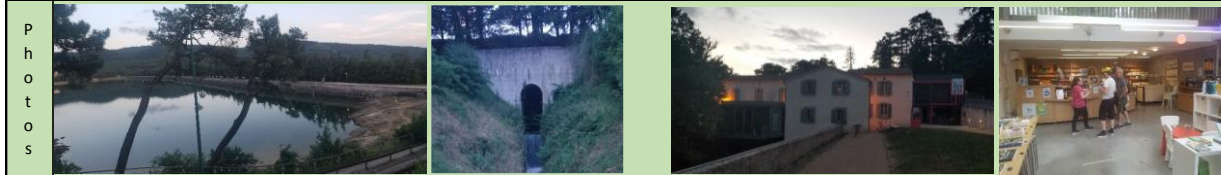
### Site pilier

## Le Réservoir / Bassin de Saint-Ferréol

### 1. Description du site

#### Situation géographique

Intercommunalité	CC Aux sources du canal du Midi
Commune	Revel



#### Équipement existant

<b>Historique</b>	<p>Le barrage de Saint-Ferréol est le plus ancien des réservoirs du canal du Midi. Construit entre 1667 et 1680, il permet d'alimenter en eau toute l'année le canal du Midi et apporte une solution à l'obstacle majeur qui rendait tous les projets précédents irréalisables. Le lac de Saint-Ferréol est situé dans la vallée du Laudot, sur les trois départements de la Haute-Garonne, de l'Aude et du Tarn. D'une surface de 62 hectares, il est alimenté par le Laudot et les eaux de la rigole de la Montagne, en provenance de la prise d'Alzeau. L'ouvrage est protégé au titre des Monuments Historiques (ISHM) depuis le 13 mars 1997. Construit par Pierre-Paul Riquet entre 1667 et 1680 sur le ruisseau « Le Laudot », le barrage de Saint-Ferréol est, à l'époque, reconnu comme le plus grand du monde Occidental.</p> <p>Il mesure 780 mètres de long et sa largeur à la base est de 120 mètres. Sa contenance théorique est de 6,3 millions de m3 d'eau. Le réservoir de Saint-Ferréol permet à Riquet d'assurer l'alimentation en eau de son canal tout au long de l'année et de pallier notamment les sécheresses estivales. La capacité initiale de ce réservoir est de 4 millions de m3 mais Vauban décide de renforcer ce système. Il ordonne la rehausse du barrage ; en intégrant à l'alimentation du Laudot l'eau de la rigole de la montagne (via la voûte des Cammazes), la capacité du barrage de Saint-Ferréol est alors portée à 6,3 millions de m3. La pression de l'eau est contenue par la masse des matériaux qui constituent sa digue.</p> <p>La structure de l'ouvrage est mixte : elle est constituée de remblais compactés comme pour une digue classique et de trois murs en maçonnerie.</p>	
	<p>L'ensemble est composé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des murs amont (19,50m de haut et 3,90m d'épaisseur) et aval (29,25m de haut et 2,80m d'épaisseur). Ces deux murs soutiennent le barrage.</li> <li>- Du Grand Mur (35m au plus haut, 10m d'épaisseur à la base, 780m de long). Il assure l'étanchéité, mais aussi le soutènement de la partie la plus haute de la digue.</li> <li>- Deux galeries, situées au sud du barrage, permettant d'accéder aux robinets et à la vanne de fond, là où s'effectue la sortie des eaux.</li> <li>- Deux autres galeries, au nord, immergées en permanence, assurent l'écoulement des eaux à travers les remblais du barrage.</li> <li>- La rigole de ceinture, creusée au sud du bassin, permet à l'eau de contourner la retenue et rejoindre directement le Laudot.</li> <li>- Les vannes de fond, celles de la Badorque et celle du trop-plein (évacuateur de surface) permettent l'écoulement des eaux excédentaires.</li> </ul> <p>Au XIXème siècle un parc d'agrément est aménagé en contrebas de la digue avec un jet d'eau comme point d'orgue, réalisé grâce à la pression exercée par la retenue d'eau. Ce parc, cette gerbe d'eau et les cascades créées à cette époque sont aujourd'hui encore un lieu de promenade privilégié.</p>	
<b>Description du site en 2023</b>	<p>Le réservoir de Saint Ferréol est toujours une réserve stratégique du système d'alimentation du canal du Midi. Durant la belle saison, le plan d'eau de Saint-Ferréol offre aussi un espace de baignade agréable et prisé des habitants des villes alentour. LE RESERVOIR, espace de découverte du canal du Midi, est installé en lieu et place de l'ancienne maison de l'ingénieur, chargé de la gestion hydraulique en Montagne Noire. Il permet de se plonger dans l'histoire du canal du Midi. Des origines du projet jusqu'à la fin de la batellerie dans les années 1980.</p>	
	Type	État
<b>Accueil touristique</b>	<p>Abords du lac aménagés (plage, tables de pique-nique) Nouvel espace sports et nature avec base nautique</p>	<p>Minimaliste mais assez bon Aménagement neuf</p>

<b>Interprétation</b>	<p>Au Réservoir : Visite guidée pour les groupes en intersaison  Visite guidée pour les individuels en été (4/jour)  Expositions temporaires 1/an.  Activités pédagogiques en fonction des programmes scolaires, de la maternelle à l'université.  Accueil du public en situation de handicap.  Galerie des robinets ouverte en 2019 : clou de la visite.  Boutique  Programmation annuelle d'évènements pour l'action culturelle (spectacles, conférences, installations plastiques...) en lien avec le thème de l'eau  Sur le barrage : parfois exposition temporaire comme Le printemps de l'Arbre et Regard sur le canal du Midi</p>	Bon mais muséographie du Réservoir à reprendre car vieillissante et traite de beaucoup de sujets autour du canal du Midi (trop d'informations, pas de parcours de visite clair).
<b>Capacité d'accueil actuelle</b>		
<b>Personnel d'accueil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 directrice</li> <li>• 2 médiatrices</li> <li>• 1 administratif</li> <li>• 1 régisseur</li> <li>• 1 saisonnier (avril à octobre) à l'accueil</li> </ul> NB : organigramme en cours de modification.	
<b>Fréquentation</b>	jusqu'à 10000 personnes /jour au lac en été, 12 000 prestations/an au Réservoir	
<b>Accessibilité</b>		
	Actuelle	Évolutions prévues
	Bateau	Non
x	Vélo	parcours cyclable
x	Piéton	GR 7 variante
	Transports en commun	
x	Parking	env. 20 places à proximité
<b>2. Le projet</b>		
<b>Contenus du futur équipement</b>		
<b>Concept Global</b>	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
<b>Thématique principale</b>	<b>4. Gestion de l'eau</b>	
<b>Justification de la thématique</b>	Le barrage de Saint-Ferréol est le premier barrage et la première retenue d'eau du canal du Midi qui permet encore aujourd'hui l'alimentation en eau du canal. Présence historique du seul établissement muséal de valorisation du canal du Midi : le Réservoir.	
<b>Spatialisation de la thématique</b>	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.	
<b>Données du projet et possibles orientations</b>	<p>Un projet de refonte de la muséographie est en cours au Réservoir. La première étape est la révision du projet culturel et scientifique.</p> <p>Une gouvernance installée</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Comité scientifique et culturel (chercheurs hydraulique, historiens, etc.).</li> <li>• 1 comité technique (les partenaires)</li> <li>• 1 comité de médiation (à créer)</li> <li>• 1 comité de pilotage.</li> </ul> <p>La feuille de route actuelle est de positionner clairement le Réservoir sur le système d'alimentation du canal du Midi, de la prise d'Alzeau à Naurouze, et de développer le questionnement sur la gestion de l'eau (dimension historique et contemporaine).  Le site ne comporte pas que l'espace muséographique, mais également la visite de la galerie des robinets, le barrage, le parc d'agrément avec le jet d'eau. Le lac est également un lieu très touristique, avec une véritable valeur esthétique, patrimoniale et paysagère qui est peu mise en valeur. Par ailleurs le lien manque entre le Réservoir et l'espace du lac qui est pourtant à proximité immédiate. Il sera intéressant que le projet d'interprétation crée ce lien et donne à comprendre en quoi ils sont intimement liés dans leur histoire et leur genèse, le lac étant un maillon essentiel de l'alimentation du canal du Midi. Ainsi l'interprétation et le discours du Réservoir pourra se prolonger hors les murs, dans un parcours qui pourra s'adresser aux promeneurs et leur donner des clés de lecture du système d'alimentation du canal.</p> <p>Le site pourra évoquer la gestion de l'eau mise en place lors de la construction du canal et toutes les évolutions qui ont été depuis mises en oeuvre, jusqu'à une projection vers l'avenir et l'évocation des questionnements et problématiques futures liés au réchauffement climatique. Le projet scientifique est en cours d'élaboration.</p> <p>A noter aussi la présence d'un centre d'appui VNF dans le périmètre du musée. Une collaboration ponctuelle pourrait être envisagée.</p>	
<b>Interconnexion avec les autres sites</b>	<p>Le site devra prévoir des ajustements de discours avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Les autres sites piliers du canal du Midi, et plus particulièrement avec le site du domaine de Bonrepos-Riquet (qui traite de la thématique 1 : les projets du canal et notamment les expérimentations de Riquet avec les bassins d'essai).</li> <li>. Les Sites d'interprétation globale sur la même thématique : Port de l'embouchure et bassin des filtres ; Site de Gailhousty ; Écluses et prise d'eau du Fresquel.</li> <li>. Les sites d'interprétation globale proche géographiquement et traitant de thématiques complémentaires : le site de la Voûte Vauban (thématique 3. prouesse technologique) et le seuil de Naurouze (thématique 2 : construction et gestion).</li> </ul> <p>En tant que site référent de la thématique et positionné sur le système d'alimentation, il devra renvoyer aux sites spécifiques proches géographiquement : prise d'Alzeau, Lampy, Rigole d'essai, etc. (se reporter à la liste des sites d'interprétation spécifique).</p>	

<b>Atouts</b>	Barrage de Saint-Ferréol inscrit Monument Historique ; Espace muséographique existant avec personnel dédié et formé ; Existence d'un public notamment scolaire ; Parc d'agrément ; Site du lac de Saint-Ferréol très fréquenté ; Projet en cours : une dynamique déjà lancée. Grand site Occitanie		
<b>Contraintes</b>	Site pas directement situé sur le canal du Midi Une muséographie à transformer un modèle économique à conforter		
<b>Conditions de réussite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Trouver les contours du discours ;</li> <li>. Construire le discours avec un conseil scientifique déjà constitué et en intégrant les médiateurs du site (connaisseurs du site, de son histoire et de son public) ;</li> <li>. Intégrer le lac de Saint-Ferréol au projet et créer le lien avec le public du lac ;</li> <li>. Repenser entièrement et renouveler la muséographie ;</li> <li>. Assurer la cohérence et interaction avec les autres sites ;</li> <li>. Entretien régulièrement le site et les aménagements.</li> </ul>		
<b>Phasages de la mise en œuvre du projet</b>			
<b>Phases</b>	<b>Métiers requis pour les marchés publics</b>	<b>Fourchette budgétaire (HT)</b>	<b>Durée</b> (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Définition du contenu scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe		D'ici fin 2023
Programmation muséo-scénographique, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction du pré-programme muséographique	30 à 40 000 € + si intervention d'un paysagiste	2 ans
Réalisation	En fonction de la programmation	En fonction de la programmation	En fonction de la programmation
<b>3. Les acteurs du projet</b>			
Porteur(s) de projet	Syndicat mixte du Musée et Jardins du canal du Midi, CC Aux sources du canal du Midi		
Acteurs associés	Les Brunels, Revel, Sorèze, Vaudreuille, office de tourisme, VNF, Préfecture, Région, Départements, PNR, PETR, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Les Cammazes - Voûte Vauban

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	CC Aux sources du canal du Midi
Commune	Les Cammazes
P h o t o s	



##### Équipement existant

Historique	<p>Depuis le poste du Conquet, la rigole de la Montagne descend pendant 5 kilomètres jusqu'à approcher le village des Cammazes où un tunnel de 120 mètres de long permet de conduire l'eau dans la vallée de la rivière Laudot sur laquelle est placé, en aval, le réservoir de Saint Ferréol. En amont de la voûte, l'épanchoir d'En Bosc permet encore de choisir entre la vallée du Sor et celle du Laudot. Mais une fois passé ce point, toute eau encore présente dans la rigole ira dans le Laudot et à Saint Ferréol. Cet apport d'eau supplémentaire dans le réservoir est indispensable à son bon remplissage.</p> <p>Construite entre 1687 et 1688, la voûte des Cammazes est un ouvrage audacieux conçu par Vauban dans le cadre des améliorations qu'il préconise pour mettre les ouvrages du canal en perfection. Le projet est confié à Antoine de Niquet, commissaire régional aux fortifications du Royaume pour le Languedoc, la Provence et le Dauphiné.</p> <p>Des centaines d'ouvriers sont employés sur le chantier. En avril 1687, un grave accident survient et l'on dénombre six morts et trois blessés. Malgré l'étendue du chantier et sa difficulté, la voûte est achevée en deux années ! Les tympanes de la voûte sont ornés de trophées et de la devise royale, comme pour bien rappeler l'action de Louis XIV dans ce projet.</p> <p>En 1846, le sommet de la percée est planté d'arbres. Cela permet de mieux intégrer l'ouvrage à l'environnement. Une maison de garde est construite dès l'année suivante, à l'entrée du sentier de la rigole. Elle est aujourd'hui <i>désaffectée</i>.</p>
------------	---

Description du site en 2023	<p>Le site se trouve en contrebas de la route départementale. Il présente deux façades symétriques imposantes. Il est aujourd'hui en bon état général, bien que les façades soient abîmées, dans une ambiance intimiste et arborée. Il est possible de passer sous la voûte et de marcher le long de la rigole. La maison du garde est toujours désaffectée et en voie de dégradation.</p> <p>A proximité se trouvent des tables de pique-nique dans un espace arboré, des bancs et de la restauration. Le site est globalement peu mis en valeur.</p>
-----------------------------	--

	Type	État
Accueil touristique	Tables de pique-nique.	Bon
Interprétation	2 panneaux. Thématiques traitées : Vauban ; les eaux de la Montagne Noire ; Voûte Vauban	Assez bon mais vieillissant

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Aucun
Fréquentation	Absence de données

##### Accessibilité

		Actuelle	Evolutions envisagées
	Bateau	Oui à l'écluse de l'Océan	
X	Vélo	Pas de piste cyclable	
X	Piéton	GR7	
	Transports en commun		
	Parking	Il est non dédié mais il existe environ trois places le long de la route du Laudot. Des places dans le village également	



2. Le projet			
Contenus du futur équipement			
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution		
Thématique principale	3. Prouesse technologique, ouvrage d'art et architecture		
Partie de la thématique traitée	L'ingéniosité des solutions mises en œuvre Constructions de nombreux bâtiments et ouvrages nécessaires au fonctionnement du canal, notamment les améliorations apportées par Vauban et Niquet de 1686 à 1694 et plus particulièrement sur le système d'alimentation de la Montagne Noire		
Justification de la thématique	Règlement d'une difficulté par une solution technique amenée par Vauban et Niquet dans le cadre du parachèvement du système de la Montagne Noire à partir de 1686 : la percée des Cammazes. Difficulté technique, importance du chantier, rapidité d'exécution.		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif		
Données du projet et possibles orientations	Le site de la voûte Vauban commence en amont à l'épanchoir d'En Bosc et se termine au "saut du Laudot". La voûte Vauban est située en contrebas de la route et reste assez peu visible. Cachée par de nombreux arbres, qui abritent également un espace de détente et de pique-nique, elle se trouve dans une ambiance particulière, ombragée et préservée. Le passage sous la voûte est possible par un étroit chemin. L'interprétation à mettre en place devra conserver l'atmosphère particulière du lieu tout en le rendant accessible. Ainsi, il s'agira de guider les visiteurs dans leur découverte du site, notamment en clarifiant la circulation piétonne, sans pour autant faire du lieu un site à trop forte fréquentation. L'impression de lieu secret et magique doit être conservée. L'interprétation devra aborder les améliorations nécessaires apportées par Vauban et Niquet pour le fonctionnement du canal. L'espace boisé au-dessus de la Voûte pourra ainsi être utilisé pour installer des médias d'interprétation. Un petit parcours de visite, avec la traversée de la voûte en point d'orgue (peut-être envisager un système d'éclairage ou de mapping), pourra être mis en place, avec sécurisation de la traversée. L'utilisation de la maison de garde pourrait aussi être envisagée comme espace d'interprétation. <b>Les aspects gestion de l'eau doivent aussi trouver place dans la narration autour du site.</b>		
Interconnexion avec les autres sites	Coordination avec les autres sites traitant de la thématique : Site Pilier : Écluses de Fonseranes ; Sites d'interprétation globale : Ouvrages du Libron. Renvois vers les autres modifications et améliorations apportées par Vauban et Niquet : pont-canaux, épanchoirs, prises d'eau, etc. Renvois à envisager vers les autres sites du système d'alimentation et notamment le Réservoir et le barrage de Saint-Ferréol.		
Atouts	Inscrit Monument Historique ; Accès facile en voiture ; Ambiance intimiste ; Espace pour la restitution possible dans l'espace boisé au-dessus ; Maison du garde.		
Contraintes	Pas de parking ; Circulations piétonnes pas organisées et à sécuriser ; Manque d'une signalétique opérationnelle ; Maison du garde désaffectée.		
Conditions de réussite	Création d'un parking et gestion des flux et des circulations piétonnes ; Interprétation respectueuse du site ; Signalétique d'accès opérationnelle ; Donner au visiteur des clés de lecture du site ; Prise en compte des évolutions possibles du site et de sa dynamique dues au changement climatique ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements.		
Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique + diagnostic architectural si utilisation de la maison des gardes envisagée	Muséographe + architecte du patrimoine	15 à 20 000 € + si intervention d'un paysagiste + si intervention d'un architecte du patrimoine	1 an
Programmation muséo-scénographique, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet Architecte du patrimoine selon nature et ambition du projet		
réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 100 000 € hors intervention sur la maison des gardes)	En fonction de l'étude de programmation (possiblement de 1,5 à 2 ans)
3. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	CC Aux sources du canal du Midi, Les Cammazes		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, PNR, PETR, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site pilier

### Port de Carcassonne

### 1. Description du site

#### Situation géographique

Intercommunalité	CA Carcassonne Agglo
Commune	Carcassonne

P  
h  
o  
t  
o  
s



c  
a  
r  
t  
e



#### Équipement existant

<b>Historique</b>	<p>En 1670, Pierre-Paul Riquet propose de faire passer le canal près de la bastide de Carcassonne. Mais le tracé présente un coût financier certain avec le creusement du relief de Grazailles séparant la vallée du Fresquel de la ville. Devant le refus des édiles de Carcassonne de participer au financement, Riquet se voit contraint de modifier le tracé de son canal en suivant le cours du Fresquel, éloignant le canal de 2 km au nord de la ville. Un port est placé sur le site de Foucaud pour desservir la ville. Éloigné de plusieurs kilomètres du centre-ville, ceci occasionne des coûts importants de manutention des marchandises par charroi depuis le canal jusqu'à la ville et une stagnation du commerce de Carcassonne pendant tout le XVIII<sup>ème</sup> siècle.</p> <p>En 1786, un accord avec les États du Languedoc est signé prévoyant un nouveau tracé au pied de la bastide, lequel sera effectif en 1810. Cela implique le creusement de la tranchée de l'Estagnol de 20 m de profondeur, la construction d'un port avec entrepôts, d'écluses et de maisons éclusières, de ponts. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, le périmètre du port connaît plusieurs aménagements importants avec la création d'une promenade (aujourd'hui square André Chénier) au sud et l'implantation de la gare ferroviaire au nord. Ces aménagements ont grandement contribué au développement du quartier.</p> <p>En 1858, la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne prend le canal du Midi en gestion. Le développement du trafic ferroviaire fait baisser le trafic fluvial. Le site de Carcassonne exprime parfaitement cette dualité où port fluvial et gare ferroviaire ont engendré une concurrence au détriment du canal.</p>	
<b>Description du site en 2023</b>	<p>Le port de Carcassonne est actif et accueille de nombreux bateaux. Il est muni d'une capitainerie où les plaisanciers trouvent des services. Le quartier est animé par l'activité de la gare, du port et de la circulation automobile. VNF y possède une importante implantation administrative et technique (deux des trois anciens entrepôts du port sont dévolus à ses missions). Des espaces non aménagés sont dans la proximité du port, tels les pourtours de la capitainerie servant de parking à quelques voitures dont celles des agents de VNF. Au sud, s'étend une vaste place. Le port et son périmètre est aujourd'hui un espace multimodal de première importance pour la ville et le territoire intercommunal.</p>	
	Type	État
<b>Accueil touristique</b>	<p>Un accueil touristique est présent à la capitainerie (en période d'ouverture du canal) et de juin à septembre sur le square A. Chénier. Présence d'hôtels et de restaurants à proximité (Bld Omar Sarraut). Une auberge de jeunesse est à proximité du site (Centre international de séjour Lamourelle)</p>	-
<b>Interprétation</b>	<p>-Trois bornes d'information sur le pont présentant la gare et le port autrefois, le canal en 1810, les ponts, pompes Fafeur. Leur contenu n'est pas explicite.</p> <p>-Exposition sur kakémons. Le contenu est soigné et traite beaucoup d'aspects du canal brièvement (fonctionnement d'une écluse, le pourquoi du canal, Riquet, l'alimentation du canal, les innovations techniques, les concepteurs et réalisateurs du canal, le trafic commercial, les bateliers, les chevaux, la pêche et chasse, les agents du canal, le canal devenu touristique, la biodiversité et son évolution, les barques de poste).</p>	<p>Les trois bornes sont en bon état.</p> <p>-Les kakémons sont affichés sur un kiosque de la place faisant office d'accueil touristique saisonnier. A l'écart du canal, ils sont appréciés des visiteurs mais sont peu visibles.</p> <p>-des bâches tendues sur des barrières sont implantées de manière saisonnière, et sont à retravailler.</p>

<b>Personnel d'accueil</b>		Personnels uniquement pendant la période estivale pour la réalisation d'ateliers	
<b>Fréquentation</b>		Inconnue	
<b>Accessibilité</b>			
		Actuelle	Evolutions prévues
x	Bateau	présence du port et d'amarres	Pôle d'échange multimodal en cours d'étude par Carcassonne Agglo Opération Grand site Cité de Carcassonne dont le périmètre comprend le canal
x	Vélo	Le long du canal, la présence du vélo est rendue difficile par l'absence de voie spécifique, de la tranchée de l'Estagnol au port et juste avant la reprise du halage à l'est du port.	
x	Piéton	Le long du canal, la circulation à pied est difficile de la tranchée l'Estagnol au port. Accès par la ville	
x	Transports en commun	Bus, train	
x	Parking	Places de stationnement urbain	
<b>2. Le projet</b>			
<b>Contenus du futur équipement</b>			
<b>Concept Global</b>	<b>Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution</b>		
<b>Thématique principale</b>	<p><b>2. La construction et la gestion du canal du Midi depuis l'Edit de 1666</b></p> <p>Deux sites piliers majeurs traiteront de la thématique 2 : le Château du canal à Toulouse et le Port de Carcassonne. La sous-thématique à développer de façon plus approfondie concerne les grandes adaptations du canal du Midi au cours des siècles : aqueducs et système alimentaire portés par Vauban, les extensions du XVIIIème siècles (Jonction, Robine, Brienne), les grands aménagements du XIX : Carcassonne, optimisation de l'infrastructure (Libron, pont sur l'Orb, redressement de courbes...), modification des ponts, programme freycinet, modernisation actuelle.</p>		
<b>Justification de la thématique</b>	<p>La construction du canal du nord de la ville puis son nouveau tracé en 1810 illustrent parfaitement les grandes modifications du canal du Midi au cours du temps. La création du nouveau port, d'écluses, de ponts, la venue du chemin de fer (et la gestion du canal par la compagnie du chemin de fer) et la construction de tout un quartier urbain montrent les bénéfices que Carcassonne a pu tirer du passage du canal au pied de la ville.</p> <p>Ce site emblématique du canal du Midi illustre donc bien les multiples adaptations d'un canal en perpétuelle évolution.</p>		
<b>Spatialisation de la thématique</b>	<p>A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.</p>		
<b>Données du projet et possibles orientations</b>	<p>- On ne peut pas parler d'interprétation pour le moment sur le site du port de Carcassonne. Les bornes du pont de la gare sont peu explicites et les kakémonos du kiosque présentent des contenus, certes intéressants, mais très généralistes sur le canal. Il faudra interpréter le canal en fonction de ce qu'il donne à voir localement, en extrapolant pour élargir le propos à la thématique dans une approche globale.</p> <p>- Tout reste donc à concevoir et le projet de site pilier peut sans doute tirer parti des espaces non occupés et non aménagés dans et autour du port.</p> <p>Il conviendra dans un premier temps d'identifier un lieu (bâtiment, autre ?) dans lequel pourra se faire l'accueil des visiteurs et une interprétation de la thématique 2.</p> <p>- Il faudra réfléchir son emplacement en lien avec le projet de VNF de poste de commande centralisée (PCC) des écluses et de la gestion hydraulique de l'ensemble du canal. Il est prévu une accessibilité partielle du PCC au public afin de montrer la gestion modernisée du canal. Ainsi, ce dernier projet pourrait être intégré au parcours des visiteurs du site pilier du port de Carcassonne. En effet, il sera bien question du traitement de la même thématique 2 : la construction et la gestion du canal du Midi jusqu'aux périodes les plus récentes. A noter également la présence du service territorial Midi de VNF sur le port, en lien également avec la thématique.</p> <p>- Le projet d'interprétation sur le port devra être intégré au projet Grand Site Cité de Carcassonne, notamment le schéma d'accueil touristique. Par ailleurs, il faudra étudier la possibilité de mettre en valeur le quartier de la gare et le chemin de fer, les entrepôts, le square André Chénier et son quartier avec le port.</p> <p>L'interprétation du port pourrait être étendue à la tranchée de l'Estagnol, dont la butte à l'origine du refus initial du passage du canal à Carcassonne même est impressionnante à voir et mériterait d'être intégrée au parcours.</p> <p>- Enfin, il serait pertinent d'évoquer les interférences et interactions entre le fret maritime et ferroviaire.</p>		
<b>Interconnexion avec les autres sites</b>	<p>Ce projet devra être inclus dans celui du Grand Site Cité de Carcassonne qui en constituera un des axes forts, avec le site d'interprétation globale du Fresquel. Il devra être en lien avec le futur poste de commande centralisée de VNF.</p> <p>- D'autres sites portent la thématique 2 au premier duquel se trouve le château du canal à Toulouse (axé sur la construction, la gouvernance, l'inscription UNESCO).</p> <p>- Bien articuler ce site pilier avec les sites d'interprétation globale de la même thématique 2 (écluse St-Pierre et canal de Brienne, seuil de Naurouze et port de Narbonne) ainsi que les sites d'interprétation spécifiques de la même thématique.</p> <p>- Ce site pilier doit être aussi en résonance avec les autres sites piliers du schéma directeur d'interprétation du canal, notamment pour bien construire la présentation générale du canal du Midi (qui sera aussi traitée par les autres sites piliers), tout en évitant toute impression de redondance par le public. Cette distinction de présentation peut être travaillée tant au niveau de la muséographie et de la scénographie que du choix des expositions.</p> <p>- Il faut penser une présentation pour que l'ensemble des sites, et tout particulièrement ceux dits piliers et d'interprétation globale, puissent renvoyer le public sur les autres sites en lui donnant envie d'explorer d'autres contenus et lieux. Cette présentation devra être conçue tout en sachant que le projet de déploiement du schéma directeur se déroulera site par site, selon des échéanciers échelonnés dans le temps.</p>		
<b>Atouts</b>	<p>- Le projet bénéficiera de la renommée et de la fréquentation de la cité médiévale de Carcassonne, de la bastide et de la création du Grand Site de France incluant le canal.</p> <p>- Proche de la gare et d'un square ainsi que de beaux bâtiments, le projet est dans un lieu fréquenté.</p> <p>- A l'est du port, le chemin de halage présente un attrait certain.</p>		
<b>Contraintes</b>	<p>En centre-ville : contraintes d'urbanisation, de circulation.</p> <p>- Axe le long du canal dans sa partie occidentale malaisé pour la circulation tant piétonne que cycliste.</p> <p>Enjeu de protection des abords du port (Site Patrimonial remarquable)</p>		

<b>Conditions de réussite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prendre en compte le projet d'interprétation du canal dans l'opération Grand Site Cité de Carcassonne (dont le schéma d'accueil touristique)</li> <li>- Créer un axe de circulation douce et évident pour relier la cité médiévale avec la mise en valeur du canal.</li> <li>- Garder l'appropriation et les espaces publics du lieu par la population locale</li> <li>- Création d'un espace sans rupture et en lien avec le quartier</li> <li>- Réduction de la circulation et du stationnement ; apaisement du trafic</li> <li>- Cohérence et interaction avec les autres sites de proximité</li> <li>- Concevoir une liaison douce entre la tranchée de l'Estagnol et le port</li> <li>- Entretien régulier du site et des aménagements</li> </ul>		
<b>Phasage de la mise en œuvre du projet</b>			
<b>Phases</b>	<b>Métiers requis pour les marchés publics</b>	<b>Fourchette budgétaire Ht</b>	<b>Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)</b>
Définition du contenu scientifique et préprogramme muséographique	muséographe	40 000 € à 50 000 € penser la conception de la médiation du poste de commande centralisée de VNF en même temps que le site pilier	6 mois
Étude de définition et de programmation générale	programmiste et économiste de projet culturel et patrimonial architecte paysagiste		6 mois à 1 an
Programmation muséo-scénographique	scénographe muséographe architecte et en fonction de l'étude de définition	en fonction de l'étude de définition	1 à 1,5 an
réalisation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation
<b>4. Les acteurs du projet</b>			
Porteur(s) de projet	commune de Carcassonne		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme, Carcassonne Agglo, Syndicat Mixte OGS Cité de Carcassonne		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Port de Trèbes

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	CA Carcassonne Agglo
Commune	Trèbes
P h o t o s	
	
c a r t e	
	

##### Équipement existant

Historique	Situé à mi-chemin entre Toulouse et l'étang de Thau, Trèbes abrite un important port du canal avec ses entrepôts, sa maison où était établie la direction (logement du directeur et bureaux), l'auberge des voyageurs de la barque de poste, ses quais. Point de contact avec le fleuve Aude, des radeaux de bois descendant des forêts pyrénéennes étaient hissés sur le canal et servaient à la construction navale à Trèbes même ou étaient envoyés vers d'autres destinations. Une écluse triple offrait une force hydraulique propre à l'implantation de moulins. Le port de Trèbes pâtit de l'ouverture du nouveau port de Carcassonne après 1810.	
Description du site en 2023	Le port de Trèbes garde toujours de nombreuses traces de son activité passée et présente (port fluvial touristique), sur près de 1 km de longueur. On y voit des usines, entrepôts, quais, le logement de l'ancienne direction... Une activité touristique est développée autour du port avec des terrasses de café, de la vente de produits du terroir... La maison éclusière a été reconverte en gîtes. Le moulin haut est le cadre d'un restaurant.	
	Type	État
Accueil touristique	Antenne accueil de l'office de tourisme de Carcassonne Agglo	bon
Interprétation	Visites guidées en petit train Sans interprétation sauf une stèle en marbre de Caunes qui évoque l'activité de la carrière sans la relier au port de Trèbes.	La stèle est endommagée, les informations sont très parcellaires et elle se situe dans un endroit peu visible.

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	sans (sauf OT)
Fréquentation	lieu fréquenté en période estivale

##### Accessibilité

	Actuelle	Evolutions prévues
x Bateau	port halte pour bateaux	
x Vélo	piste cyclable le long du halage et parking vélo	
x Piéton	chemin de halage et les trottoirs entourant le site	
x Transports en commun	arrêt de bus (5 lignes du réseau non-urbain)	
x Parking	parkings	

#### 2. Le projet

##### Contenus du futur équipement

Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique principale	5. Navigation et autres usages
Partie de la thématique traitée	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ports et haltes fluviales</li> <li>• Evolution du transport de marchandises et de passagers à la plaisance, évocation des activités de construction navale</li> <li>• Utilisation de la force hydraulique (moulins, microcentrale)</li> <li>• Usages touristiques, sportifs, récréatifs et culturels</li> <li>• Habitat (maison éclusière et maison des gardes)</li> </ul>

Justification de la thématique	Trèbes est un important port du canal situé à mi-distance entre Toulouse et Thau et de nombreuses traces passées et actuelles de cette activité portuaire sont visibles. La thématique navigation et installation portuaire va de soi.		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif		
Données du projet et possibles orientations	<p>Le port de Trèbes et sa vieille ville sont déjà un lieu touristique agréable à visiter. Toutefois, l'interprétation du patrimoine n'y est pas présente alors que toutes les infrastructures passées et pour certaines toujours en usage d'un port sont visibles.</p> <p>L'histoire générale du port est digne d'intérêt, soit son émergence avec la création du canal, puis son déclin avec la création après 1810 du port de Carcassonne, puis son nouveau souffle récent comme pôle touristique avec ses bateaux de croisière.</p> <p>Comme beaucoup de ports, les entrepôts et les usines ou lieux d'artisanat s'étendent bien au-delà des seuls quais de déchargement centraux. Le port de Trèbes s'étend ainsi sur près d'un kilomètre de longueur et certaines de ces unités les plus intéressantes pourraient faire l'objet d'une interprétation.</p> <p>Toute cette activité portuaire se lie aussi dans l'urbanisme et la construction d'habitat dans la ville. En effet, nombre de maisons remontent à la fin du XVIIIe et au XVIIIe siècle. L'une d'elles porte même la date de 1681, année de l'ouverture du canal à la navigation. Il faudrait intégrer cette dimension dans le projet.</p> <p>De tous ces éléments patrimoniaux, il convient d'effectuer un rapide inventaire avant d'en faire une interprétation.</p> <p>En périphérie de ce périmètre de 1 km, se trouvent des sites patrimoniaux importants qu'il serait souhaitable d'intégrer à l'interprétation du port. En amont, il y a le pont de la Rode (construit en 1680) et le pont-aqueduc de l'Orbiel. Ce dernier, classé monument historique, fut la réponse apportée par Vauban aux problèmes d'envasement du canal lié aux dépôts d'alluvions qui perturbaient alors la navigation. Ceci rentre parfaitement dans la thématique 5 (Résolution des difficultés de navigation et gestion de la navigation).</p> <p>En aval, un fort dénivelé fut géré par la construction de l'écluse de Trèbes avec ses trois bassins. Profitant du potentiel du site, deux moulins furent établis dont le batit est encore en place. Le plus grand est une impressionnante minoterie où sont facilement lisibles les différentes étapes de son agrandissement, du XIXe siècle à l'époque d'entre deux-guerres. C'est donc bien le port et toute l'activité industrielle et la construction urbaine qu'il a générées (à partir d'important vicus gallo-romain transformé au Moyen Âge) qu'il convient d'interpréter.</p> <p>Notez que l'église Saint-Étienne est inscrite monument historique.</p> <p>De par sa présence en cœur de ville, à proximité immédiate du port où peuvent débarquer les plaisanciers, la Maison des Gardes semble être l'ouvrage le plus adapté pour accueillir une interprétation du canal du Midi accessible au plus grand</p>		
Interconnexion avec les autres sites	<p>-Le port de Trèbes traite de la thématique 5 dont les sites piliers sont Castelnaudary / Grand Bassin / Écluses Saint-Roch et l'écluse ronde d'Agde / Hôtel Riquet.</p> <p>-Il convient d'articuler ces derniers sites avec les 5 autres sites d'interprétation globale, soit les écluses de Gardouch et d'Ayguesvives, les ports de Ramonville et de Capestang et les Onglous. Toutefois la richesse et la singularité patrimoniales de Trèbes devrait permettre de l'interpréter sans pour autant interférer sur ces autres sites d'interprétation globale.</p> <p>-Nous préconisons, au regard de leur grande proximité d'y intégrer le Pont de la Rode (3, 5), le barrage sur l'Orbiel et la prise d'eau (2,4), le pont Aqueduc de l'Orbiel (2, 3, 5) et l'embarcadère des radeaux de bois (5).</p>		
Atouts	<p>Le port et la ville de Trèbes ne manquent pas de charme et sont d'ailleurs bien fréquentés en raison de leur qualité patrimoniale, de la présence d'un port-halte maritime et de commerces, de la tranquillité des lieux et de l'attrait paysager du site (urbain et espaces verts).</p> <p>-Trèbes est très proche de Carcassonne, très grand site touristique.</p> <p>-Présence d'un patrimoine très riche et assez complet, des maisons aux usines et entrepôts.</p> <p>-nombreuses déambulations possibles à partir de l'espace public.</p>		
Contraintes	<p>-Une partie du patrimoine est privée.</p> <p>-Patrimoine public intéressant (minoterie, maisons des gardes...) mais nécessitant de forts investissements</p>		
Conditions de réussite	<p>Le site a du charme qui pourrait s'affadir si la pression touristique devenait trop importante.</p> <p>-Concilier les usages des habitants des lieux au tourisme.</p> <p>-Concilier les activités industrielles présentes et les activités du port avec sa mise en valeur patrimoniale.</p> <p>-Entretien régulier du site et des aménagements.</p>		
<b>phasage de la mise en œuvre du projet</b>			
			<b>Durée</b> (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Définition du contenu scientifique et préprogramme muséographique	muséographe et compétences patrimoniales	30 000 € à 40 000 €	6 mois
Programmation muséo-scénographique	scénographe muséographe		1 an
réalisation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation jusqu'à 1 million d'euros pour rénover la maison des gardes et la rendre apte à accueillir une interprétation	en fonction de l'étude de programmation possiblement 6 mois à 1 an
<b>4. Les acteurs du projet</b>			
Porteur(s) de projet	CA Carcassonne Agglo ; Trèbes		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme intercommunal		
Acteurs scientifiques	VNF, Universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Écluses et prise d'eau du Fresquel

#### 1. Description du site

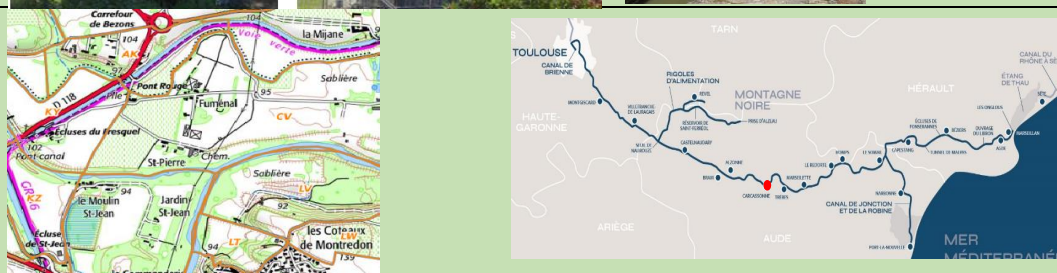
##### Situation géographique

Intercommunalité	CA Carcassonne Agglo
Commune	Carcassonne

P  
h  
o  
t  
o  
s



c  
a  
r  
t  
e



##### Équipement existant

Historique	Ensemble d'écluses et aqueduc du Fresquel construits vers 1674 puis vers 1810, lorsque le canal, qui passait initialement au nord de Carcassonne, fut creusé pour passer au centre de la ville. Le Fresquel fut une prise d'eau du canal. Actuellement elle n'est plus utilisée mais VNF a toujours un droit de prise d'eau. Aujourd'hui c'est l'Aude, dont le Fresquel est un affluent, qui alimente le canal dans ce secteur.
------------	---

Description du site en 2023	Site entretenu pour la batellerie et l'usage du canal. Il ne comporte aucune interprétation. L'ensemble est visuellement très accessible depuis la RD 118 et singulier avec sa vigie. De plus, la fréquentation piétonne et cyclotouristique est assez permanente (voie verte, GR36 et proximité de la ville). VNF possède des locaux administratifs et un atelier dans les bâtiments connexes.
-----------------------------	---

	Type	État
Accueil touristique	sans	
Interprétation	sans	

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	sans (mais personnel VNF dans la vigie en saison)
Fréquentation	sans

##### Accessibilité

	Actuelle	Evolutions prévues
x Bateau	possibilité d'amarrer son bateau	
x Vélo	piste cyclable, rack à vélo	
x Piéton	chemin de halage, GPR n°36	
Transports en commun	arrêt de bus à la ZAE Pont Rouge à 10 mn à pied du site	
x Parking	petit parking devant la double écluse dédié aux agents VNF et aux riverains	

#### 2. Le projet

##### Contenus du futur équipement

Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique principale	4. Gestion de l'eau
Partie de la thématique traitée	-La conception audacieuse d'un système d'alimentation original et toujours opérationnel -La complexité de la gestion des flux d'eau -Une adaptation nécessaire au changement du parcours du canal, en lien avec des usages industriels
Justification de la thématique	La vallée du Fresquel a servi initialement pour le canal qui passait au nord de Carcassonne, sur la rive droite de la rivière. Au niveau du Pont Rouge, point de croisement initial entre le canal et la rivière, le Fresquel a été utilisé comme prise d'eau. Lors des travaux de modification du cours de la rivière réalisés au début du XIXe siècle, une prise d'eau dans la rivière fut alors aménagée. Elle n'est plus active de nos jours (VNF en a toutefois gardé le droit d'usage). Le programme de travaux mené de 1798 à 1810 a transformé le cours d'eau et l'usage du Fresquel et a engendré de nouveaux ouvrages d'art. L'ensemble du site, pour peu qu'on sache le lire, l'illustre parfaitement.
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif

Données du projet et possibles orientations	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Le projet Grand Site de France pour la Cité de Carcassonne englobe le canal du Midi sur le territoire de Carcassonne et il faudra intégrer l'interprétation du site à celui-ci.</li> <li>-Les ouvrages d'art du Fresquel (Pont-aqueduc inscrit MH) sont intéressants à voir mais leur raison d'être et l'étalement de leur construction sont intimement liés au Fresquel, au refus puis à l'accord de Carcassonne de voir le canal passer au cœur de la ville. Tous ces éléments ont entraîné une gestion de l'eau singulière et évolutive qu'il importe d'interpréter au risque de ne rien percevoir du site pour le visiteur.</li> <li>-Toujours en suivant la thématique de la gestion de l'eau, ce SI Globale pourrait s'étendre sur 3 km de canal, de l'écluse St-Jean au domaine de la Mijane. En effet, on peut y voir, entre autres, les moulins St-Jean et de Mijane sur le Fresquel (usage de l'eau par les moulins). Ce dernier est toujours visible le long du halage mais en ruine car ayant été abandonné suite aux transformations de gestion de l'eau liée au canal. Le premier forme un ensemble de bâtiments d'une belle ampleur aujourd'hui désaffecté. Un épanchoir pour contrer les crues du Fresquel est aussi visible à l'est des écluses de</li> </ul>
Interconnexion avec les autres sites	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Le site devra être intégré au projet Grand Site Cité de Carcassonne englobant le canal du Midi.</li> <li>-Le Port de Carcassonne étant un site pilier sur la thématique 2 et n'étant qu'à 3,5 km par le chemin de halage des ouvrages du Fresquel (qui eux sont sur la thématique 4), il faudra créer un lien privilégié entre ces deux sites.</li> <li>-Il devra être en forte relation avec le site pilier du Réservoir / Bassin de Saint-Ferréol.</li> <li>- 2 autres sites d'interprétation globale traitent de la thématique 3 : le site de Gailhousty et celui du port de l'Embouchure / bassin des Filtres. Il faudra faire attention à ne pas avoir des propos répétitifs entre ces différents lieux.</li> </ul>
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Site associé au projet Grand Site Cité de Carcassonne.</li> <li>-Ensemble d'ouvrages d'art intéressant montant bien d'évolution du parcours du canal et ce que cela a impliqué.</li> <li>-Le parcours peut être largement augmenté d'une découverte plus longue comprenant à ses extrémités le moulin et l'écluse de St-Jean et le moulin ruiné de la Mijane, le tout faisant environ 3 km.</li> </ul>
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Le chemin de halage est coupé par une route juste à l'est de l'écluse St-Jean, rendant le passage dangereux.</li> <li>-Peut-on interpréter le très grand moulin St-Jean à partir de l'espace public, l'usine est privée mais abandonnée ?</li> <li>-Peu de visibilité actuellement de l'aqueduc, de l'épanchoir, mais cela peut être travaillé.</li> <li>-L'ancien moulin de Mijane est en très grande proximité du chemin de halage. Il s'agit d'une propriété privée du domaine de la Mijane.</li> <li>- modifications de la dynamique du site en lien avec les changements climatiques.</li> </ul>
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Bien articuler ce projet au Grand Site Cité de Carcassonne englobant le canal du Midi.</li> <li>-Réaliser un grand parcours permettrait de comprendre la gestion de l'eau du canal et de tout ce que cela a induit. Ce serait un véritable plus.</li> <li>-Ce grand parcours intégrerait la commune de Villemoustausou et il serait important de l'associer au projet.</li> <li>-Repenser le stationnement, visuellement peu qualitatif pour le site actuellement.</li> <li>-Entretien régulier du site et des aménagements.</li> </ul>

#### phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives
Définition du contenu scientifique et préprogramme muséographique	muséographe	En fonction de l'ambition du projet, notamment du niveau d'intégration du moulin au projet.	6 mois
Programmation muséo-scénographique	scénographe muséographe et en fonction de l'ambition du projet	Les écluses et l'aqueduc seuls : 15 000 € ; le site plus large 20 000 €	6 mois à 1 an
réalisation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation Si écluses et aqueduc seuls, environ 100 000 € Si plus large, environ 150 000 €	en fonction de l'étude de programmation 6 mois à 1 an

#### 4. Les acteurs du projet

Porteur(s) de projet	Commune de Carcassonne et son Office Municipal de Tourisme
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, Carcassonne agglo, propriétaire du Domaine de la Mijane (le cas échéant)
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs



## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Halte fluviale et arborium de Villesèquelande

#### 1. Description du site

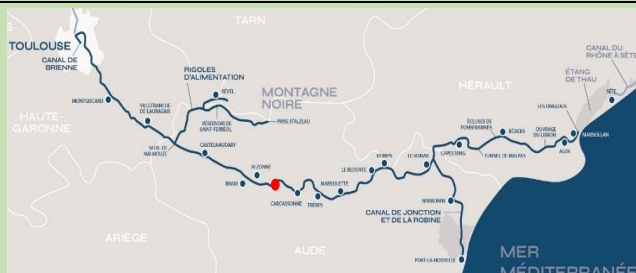
##### Situation géographique

Intercommunalité	Carcassonne Agglomération
Commune	Villesèquelande

P  
h  
o  
t  
o  
s



c  
a  
r  
t  
e



##### Équipement existant

Historique	A Villesèquelande, le canal semble vivre une vie paisible en bordure du village. Un pont et un lavoir incarnent les liens anciens qui existent entre les deux entités. Aménagé en contre-haut des terres adjacentes, le canal donne à voir, depuis le village, sa ligne d'arbre dans toute sa diversité d'essences. Présence sur la place du village d'un orme champêtre planté sur ordre de Sully, ministre d'Henri IV à la fin du XVIe siècle. Cet arbre est labellisé "Arbre remarquable de France".	
Description du site en 2023	La halte nautique permet aux plaisanciers du canal d'accoster ou de faire une pause, offrant des espaces de repos avec des bancs orientés en direction du canal et des tables de pique-nique à l'ombre. Présence d'un panneau d'accueil sur la commune, incitant à la visite du centre-bourg, ainsi qu'un panneau de signalétique directionnelle pour signaler les commerces et services proches.	
	Type	État
Accueil touristique	Halte nautique Espace aménagé pour le repos (bancs) et le pique-nique (tables bois)	Etat correct
Interprétation	non	

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	non
Fréquentation	fréquenté en visite libre, nombre de visiteurs non connu

##### Accessibilité

	Actuelle	Evolutions prévues
x Bateau	possibilité d'amarrer son bateau	
x Vélo	piste cyclable sur le chemin de halage	
x Piéton	chemin de halage	
X Transports en commun	ligne du réseau non-urbain de l'Agglo du lundi au samedi	
x Parking	non	

## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

<b>Concept Global</b>	<b>Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution</b>
<b>Thématique principale</b>	<b>8. La biodiversité du canal</b>
Partie de la thématique traitée	Evocation de l'histoire des plantations arborées du canal à travers le temps
Justification de la thématique	Il s'agit d'un site d'aspect plutôt naturel, situé dans une boucle du canal, à proximité du cœur de bourg de Villesèquelande abritant un arbre remarquable et accessible à pied, pouvant devenir un espace récréatif naturel de proximité, à destination des plaisanciers et des usagers du bourg (visiteurs et/ou habitants), en cohérence avec le projet de développement d'un arborium évocateur de la biodiversité et des paysages arborés du canal.
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif.
Données du projet et possibles orientations	Ce site d'aspect plutôt naturel pouvant devenir un espace récréatif naturel de proximité peut être valorisé dans le cadre d'un projet d'aménagement paysager d'ensemble comprenant un "arborium" et alliant valorisation des usages du site (plaisanciers, cyclistes, randonneurs, habitants). Le projet améliorera le confort d'usage (renforcement de l'ombrage via de nouvelles plantations), permettra le développement de la biodiversité (via de nouvelles plantations) et ouvrira la possibilité d'une interprétation paysagère. Des plantations d'arbres évoquant les anciennes plantations du canal du Midi à travers le temps pourraient être un axe de valorisation à déployer pour renforcer le lien de ce projet avec le canal du Midi. Le projet d'arborium prend particulièrement sens dans la commune de Villesèquelande, baptisé "le village de l'arbre" avec son ormeau, orme champêtre planté sur ordre de Sully, ministre et ami d'Henri IV à la fin du XVIe siècle, trônant sur la place centrale du village depuis plus de 400 ans.
Interconnexion avec les autres sites	Coordination avec les autres sites traitant de la thématique : Sites d'interprétation globale : Site éclusier de Portiragnes ; Le Grand Castérou
Atouts	Contexte naturel et agricole Proximité avec le bourg de Villesèquelande Présence d'un lavoir le long du canal Maison éclusière de Villesèque accessible à pied depuis le village avec un parcours artistique
Contraintes	Traversé en partie par une route Espace un peu exigu
Conditions de réussite	Maintien de la valeur patrimoniale du site ; Maintien et renforcement de la biodiversité locale ; Intégration et cohérence du projet dans la politique de valorisation patrimoniale et touristique locale ; Prévoir un accueil du visiteur qualitatif (tourisme et interprétation) ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements;

### phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Étude de définition et de programmation générale	Paysagiste-concepteur et écologue	10000 € à 15000 €	9 mois
Conception et réalisation	Paysagiste-concepteur et écologue	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition

## 4. Les acteurs du projet

Porteur(s) de projet	Commune de Villesèquelande
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme intercommunal, Carcassonne Agglo
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site pilier Le Somail

#### 1. Description du site

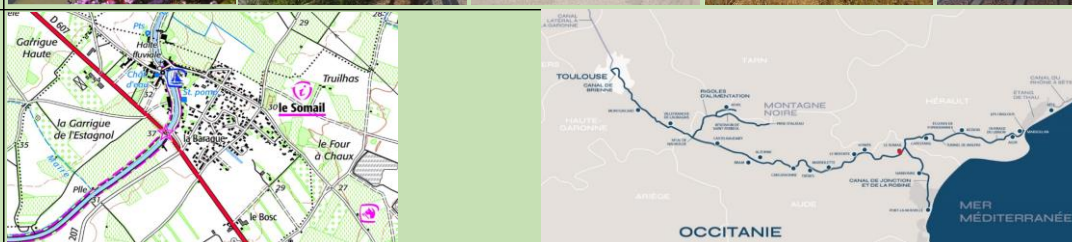
##### Situation géographique

Intercommunalité	CA Le Grand Narbonne
Commune	Saint-Nazaire-d'Aude

P  
h  
o  
t  
o  
s



c  
a  
r  
t  
e



##### Équipement existant

**Historique**

Riquet choisit de ne pas faire passer le canal du Midi par Narbonne, malgré les recommandations de Jean-Baptiste Colbert. Mais, cette grande ville marchande du Languedoc a besoin d'une desserte. C'est pourquoi le port du Somail est aménagé dès 1682.

Une fois les travaux de construction du canal du Midi terminés, les héritiers de Pierre-Paul Riquet, mort quelques mois avant l'inauguration, jugent bon de mettre en place une administration dédiée à la voie d'eau. Le service administratif comprend sept divisions fonctionnelles. La division du Somail couvre 45 kilomètres avec le port du Somail au centre. L'administration du canal réalise les premiers aménagements du hameau du Somail. Les bâtiments sont construits autour du pont en dos d'âne, remarquable par sa voûte en « anse de panier ». Le noyau du village est né ! Sa position sur le Grand Bief (54 km de canal sans écluse d'Argens-Minervois aux écluses de Fonseranes) y favorise les opérations de contrôle de la navigation. Logtemps, une chaîne était placée en travers du canal sous le pont du Somail, obligeant les bateliers à s'arrêter pour les opérations de contrôle des marchandises.

Bureaux de recette et d'administration, écuries, auberge, magasins de stockage, chapelle, glacière..., l'activité fluviale bat ici son plein. Dès la mise en service du canal, un service de transport de passager est mis en place : la barque de poste.

Les voyageurs venant de Toulouse arrivent au Somail le soir du troisième jour, pour la « couchée » (dîner et nuit). Pour recevoir les voyageurs, une auberge est édifée en rive droite, accolée au pont. Un quai est aménagé juste devant. Cette bâtisse de trois niveaux abrite également le logement du directeur de la division du canal, ainsi qu'une chambre pour un garde et un cachot aménagé sous l'escalier qui sert de prison. Au rez-de-chaussée se trouve également un grand magasin pour le stockage du sel. Construite à la fin du 17<sup>e</sup> siècle, la chapelle est destinée exclusivement aux voyageurs de la barque de poste qui ne peuvent pas se rendre, faute de temps, à l'église la plus proche située à 2 km (Mirepeisset). Elle sert aussi aux employés de l'administration du canal qui ne peuvent pas s'absenter trop souvent.

Vers 1810, la population grandissante du hameau obtient de l'évêque de tutelle l'autorisation d'entendre la messe dans cette chapelle. La forte fréquentation nécessite de modifier le bâtiment à plusieurs reprises. L'état actuel de la chapelle est à la fin du 17<sup>e</sup> siècle, la consommation des boissons fraîches et des sorbets est à la mode. Dès 1672, Riquet confie à Esprit Granier, maître maçon de Capestang, la construction de glacières à divers endroits du canal afin d'alimenter ce commerce. Plusieurs se trouvent à proximité des haltes de la barque de poste : Toulouse, Négra, Bêteille, Le Somail.

La glace provient de la montagne Noire ou est découpée dans le canal quand il gèle. Dans les glacières, ces bâtiments circulaires en pierre, la glace est isolée du sol avec de la paille et un petit canal d'évacuation est aménagé dans la terre pour l'évacuation des eaux de fonte. La glacière du Somail est la seule qui subsiste encore aujourd'hui. Au fil du temps, le Somail devient le lieu de débarquement des marchandises à destination de Narbonne. Celles-ci doivent être stockées à l'abri des intempéries et des voleurs.

A partir de 1830, des entrepreneurs privés font construire de grands entrepôts, situés en majorité sur la rive gauche du canal. L'extension de la viticulture dans la région en est l'une des causes manifestes. Au début du 19<sup>e</sup> siècle, l'accélération des transports grâce à un réseau routier mieux entretenu entraîne une réorganisation de la navigation. En 1834, le service de la navigation accélérée mis en place par la compagnie du canal du Midi impacte les haltes nautiques : désormais, les bateaux naviguent jour et nuit et ne s'arrêtent plus ni aux dînées, ni aux couchées.

Malgré tout, l'aubergiste travaille encore grâce aux passagers qui descendent sur Narbonne et qui trouvent dans ce port une correspondance avec la barque de poste qui s'en va jusqu'à Port La Nouvelle. Les membres de l'administration de la compagnie du canal du Midi sont moins nombreux et le directeur de la division du Somail et son personnel s'installent dans la belle maison de l'ingénieur à Sallèles d'Aude.

En 1857, l'ouverture de la ligne de chemin de fer entre Toulouse et Sète porte un coup sévère à l'activité du port malgré un commerce du vin florissant. La suppression de la barque de poste en 1858 et la baisse du transport de marchandises voient l'activité du Somail s'endormir petit à petit.

**Description du site en 2023**

De nombreux bâtiments du hameau du Somail sont inscrits sur la liste des Monuments historiques depuis 1998. Ce hameau emblématique de l'histoire du canal est un lieu à taille humaine, vivant et convivial.

Des loueurs de bateaux sont présents dans le port et proposent des balades à la journée ou des locations de plus longue durée. Le hameau du Somail est, de nos jours, un incontournable du canal du Midi.

La maison Bonnal est à la fois un centre d'accueil touristique, un lieu de médiation sur le canal du Midi et lieu d'exposition temporaire.

Le hameau fait l'objet d'une requalification touristique importante (parking, véloroute, etc.).

	Type	État
<b>Accueil touristique</b>	Restauration Eau Location de bateau Location de vélo Capitainerie en projet Bancs Tables Pique nique OT (Maison Bonnal) Projet de Capitainerie	Bon Label : accueil vélo ; site VTT-FFC
<b>Interprétation</b>	.Hameau : 3 panneaux d'infos 1 panneau d'interprétation 1 banc d'interprétation Thématique : histoire du Somail . Maison Bonnal : espace muséographique (carte interactive, vidéos, film 3D) + expositions temporaires	Bon mais insuffisant au regard de l'importance du site. L'interprétation n'est réellement développée qu'au sein de la Maison Bonnal.
<b>Capacité d'accueil actuelle</b>		
<b>Personnel d'accueil</b>	2 ETP	
<b>Fréquentation</b>	20 000 visiteurs/ans à la maison Bonnal 200 000 visiteurs/an au Somail	
<b>Accessibilité</b>		
	Actuelle	Évolutions prévues
x	<b>Bateau</b>	Port (projet en cours) Espace VTT-FFC
x	<b>Vélo</b>	Véloroute V80 et EV8 Véloroute
x	<b>Piéton</b>	itinéraire le long du canal depuis Ginestas PR existants
x	<b>Transports en commun</b>	Bus interurbain n°21
x	<b>Parking</b>	130 places
<b>2. Le projet</b>		
<b>Contenus du futur équipement</b>		
<b>Concept Global</b>	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
<b>Thématique principale</b>	6. Hommes et femmes du canal	
<b>Justification de la thématique</b>	Le hameau s'est développé grâce au port du canal. Il abritait, outre des services administratifs, une couchée. Les vestiges de l'activité liée au canal sont encore visibles : glacière (la seule sur le canal), chapelle, hangars, ancienne auberge. De plus le site est encore aujourd'hui bien vivant avec une activité culturelle (librairie, artistes, artisans d'art) et de loisirs (sportifs, restauration, balade en bateau, etc.). Le transport de passagers par la barque de Poste a évolué vers le tourisme de plaisance et les activités des gens de l'eau et de ceux de la terre dans le même temps.	
<b>Spatialisation de la thématique</b>	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.	
<b>Données du projet et possibles orientations</b>	Le Somail est un des cœurs emblématiques du Grand Site Occitanie Narbonne Méditerranée. Le hameau du Somail fait l'objet d'une campagne de requalification touristique qui améliore l'accueil du visiteur. Une médiation sur le canal du Midi existe dans la maison Bonnal, mais elle doit prendre de l'envergure pour faire du Somail un site pilier du canal du Midi. La CA du Grand Narbonne porte un projet ambitieux sur le bâtiment des anciens hangars accolé à la Maison Bonnal. Il s'agit de faire de ce bâtiment un pôle polyvalent et hybride qui s'adresse à la fois aux touristes et à la fois à la population locale et qui serait vivant toute l'année. Les publics ciblés sont : les groupes, les touristes, les excursionnistes et les habitants. Ce lieu porte les objectifs suivants : . <b>Scénographie ludique</b> « les hommes et les femmes du canal » qui incite à visiter le hameau, et les sites du canal . <b>Canal créatif</b> avec des artistes, artisans et expos... inspirés par le Canal . <b>Canal participatif</b> avec des ateliers scientifiques, techniques et métiers liés au Canal . <b>Canal fleuron du tourisme responsable</b> avec la base de mobilité et le Défis 'Souvenirs Canal 0 impact'. Il abriterait ainsi plusieurs fonctions dans un espace disponible de 1300 à 1500 m2 : 1. Un espace central de vie : Office de Tourisme, boutique de produits locaux, salon de thé, programmation culturelle. 2. Une maison du faire : avec ateliers culinaires 100% local, artisans d'art, ateliers artistiques ; espace d'exposition et résidence d'artistes. 3. Village et merveilles du canal : espace scénographique 4. Un espace Zen. Ce projet tourné vers l'activité et s'adressant à la fois aux touristes de passage, mais aussi à la population locale est en bonne adéquation avec la thématique "Hommes et Femmes du canal". Cependant, en tant que site pilier, l'interprétation devra être d'envergure. Si le projet est dorénavant déjà bien avancé, le contenu scientifique de la muséographie est encore à construire et ne sera pas à négliger pour porter un discours juste et cohérent. L'interprétation pourra également concerner l'ensemble du hameau et mettre en lumière les différents éléments présents et donner des éclairages sur ce qu'a pu être la vie au Somail. Le site devra prévoir des ajustements de discours avec : . Les autres sites piliers du canal du Midi. . Les Sites d'interprétation globale sur la même thématique : Cale de Radoub ; Site éclusier de Négra. . Les sites d'interprétation globale proche géographiquement et traitant de thématiques complémentaire : le site de Gailhousty (thématique 4 : gestion de l'eau) et le Port de Capestang (thématique 5 : navigation et autres usages). En tant que site référent de la thématique, il devra renvoyer aux sites spécifiques proches géographiquement. Des interconnexions sont déjà existantes : avec la route de la Glace et avec le GR78 des Chemins de Saint-Jacques de Compostelle / Romieu.	
<b>Interconnexion avec les autres sites</b>		

<b>Atouts</b>	Cœur emblématique du Grand Site Occitanie Narbonne Méditerranée. Éléments du hameau inscrits Monument Historique. Existence de la Maison Bonnal et des anciens entrepôts accolés. Le site est aujourd'hui en bon état général et présente des qualités esthétiques indéniables. Tout est en place pour l'accueil du public, nouvel aménagement de qualité : Parking, OT, Restauration, etc. Public présent et hameau vivant.		
<b>Contraintes</b>	Activités préexistantes sur le hameau. Hameau avec une dimension "lieu de vie" à conserver		
<b>Conditions de réussite</b>	Garder le lieu vivant et habité : ne pas s'adresser uniquement aux touristes ; Mettre en place un projet original et réaliste (se différencier de l'offre déjà existante) ; Interprétation d'envergure et tournée vers le canal du Midi ; Donner au visiteur des clés de lecture du site ; Maintien de la valeur pittoresque du site ; Être en cohérence avec la requalification en cours du hameau ; Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements.		
<b>Phasages de la mise en œuvre du projet</b>			
<b>Phases</b>	<b>Métiers requis pour les marchés publics</b>	<b>Fourchette budgétaire (HT)</b>	<b>Durée</b> (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Définition du contenu scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	40 à 50 000 €	1 an
Étude de définition et de programmation générale	Programmmiste et économiste de projet culturel et Patrimonial Architecte du patrimoine selon nature et ambition du projet		
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Architecte du patrimoine selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	2 ans
Réalisation	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition
<b>3. Les acteurs du projet</b>			
Porteur(s) de projet	CA Le Grand Narbonne, Ginestas, Saint-Nazaire-d'Aude, Sallèles-d'Aude		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Site de Gailhousty

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	CA Le Grand Narbonne
Commune	Sallèles-d'Audes
Photos	
Carte	

##### Équipement existant

Historique	<p>Cesse, de l'Aude et du canal de Jonction. Le canal de Jonction, mis en fonction en 1787, permet de faire la liaison entre le canal du Midi et le canal de la Robine de Narbonne. Constitué d'une écluse, d'un épanchoir, d'un pont et d'une cale sèche, et réunissant 3 fonctions différentes, Gailhousty est l'un des sites emblématiques de ce canal. Ce site rassemble plusieurs ouvrages d'une grande qualité architecturale. Leur fonction est à mettre en relation avec le danger des crues du fleuve Aude qui a toujours représenté une menace. Cette partie du canal de Jonction est en effet aménagée dans le champ d'expansion des crues du fleuve.</p> <p><b>L'écluse de Gailhousty :</b>                  Cette écluse possède un seul sas (bassin) qui rachète un dénivelé significatif d'environ 3 mètres. Elle joue un rôle important dans la mise en protection du canal de Jonction.                  En amont de l'écluse, le canal est mis à l'abri des crues de l'Aude grâce à un système de digues qui l'enserme jusqu'à Sallèles-d'Aude.                  En aval de l'écluse se trouve un espace conçu pour pouvoir être submergé lors des fortes crues : l'épanchoir.</p> <p><b>Le pont :</b>                  Ce pont, conçu pour pouvoir accéder rapidement en tous les points du site, est d'une architecture soignée, avec une voûte en arc surbaissée et quatre escaliers en quart de cercle placés à chaque coin. En période de crue, il faut pouvoir réagir vite et manœuvrer à temps les systèmes de défense. Placé sur la tête aval de l'écluse, il participe au système d'endiguement des crues les plus fortes.</p> <p>L'épanchoir de Gailhousty :                  Ce bâtiment monumental de 30 mètres de long situé sur la rive gauche du canal entre l'écluse de Gailhousty et l'Aude, attire le regard.                  Sa façade avant du côté canal, est percée de crénelures verticales qui plongent dans l'eau.                  À l'arrière, il présente 5 ouvertures en arcades au pied desquelles s'élance un canal d'atterrissement long de 8 km appelé « La saignée » dirigé vers l'étang de Capestang.                  Ce bâtiment abrite pas moins de 15 vannes surdimensionnées. Il n'est pas destiné à évacuer les eaux excédentaires du canal de Jonction mais doit permettre le passage des eaux des crues de la rivière Aude. A l'origine il est prévu que ces eaux chargées de limons fertiles soient dirigées dans l'étang de Capestang pour le combler et y favoriser les cultures. Sur sa façade face au canal sont sculptées les armoiries de Monseigneur Dillon, dernier archevêque de Narbonne, à l'origine de la construction du canal de Jonction. Une croix occitane y figure aussi pour rappeler que la Province du Languedoc en a financé les travaux.                  Le bâtiment est aussi équipé d'un logement qui sert à l'époque pour l'éclusier, également chargé de la manœuvre des vannes de l'épanchoir.</p> <p><b>La cale sèche de Gailhousty :</b>                  Sur la rive opposée du bâtiment de l'épanchoir, se trouve une cale sèche pour la réparation et le carénage des bateaux. Cela fonctionne grâce à la manœuvre d'une porte placée à l'angle aval du bâtiment de l'épanchoir : l'espace entre l'écluse et cette porte est transformé en bassin que l'on remplit avec l'eau arrivant du canal de Jonction. A son niveau le plus haut, la plate-forme de carénage est submergée, permettant aux bateaux de se placer au-dessus. Il suffit alors d'ouvrir les vantelles de la porte aval pour vider le bassin. Le bateau va se poser doucement sur les étais prévus à cet effet. En quelques dizaines de minutes, le bateau est mis à sec. Le travail de réparation peut commencer. Cette cale est aménagée dans les années 1980 pour remplacer celle de Sallèles-d'Aude, détruite par les travaux de modernisation visant à allonger les écluses.</p> <p>Le traillé :                  A proximité du site se trouve un ancien système de câble qui permettait de traverser l'Aude.</p>
Description du site en 2023	<p>Le site est aujourd'hui en bon état général et présente des qualités esthétiques remarquables. On trouve encore une route pavée ainsi que les vestiges d'un ancien bac.</p> <p>Le site est utilisé par les riverains comme espace de loisir (le bois de la Nation) : promenade, sport, baignade, etc. Cependant, le site est excentré et pas du tout mis en valeur, avec un défaut de signalétique.</p>

		Type	État
Accueil touristique		Aucun	
Interprétation		Aucun	
<b>Capacité d'accueil actuelle</b>			
Personnel d'accueil		Aucun	
Fréquentation		Absence de données	
<b>Accessibilité</b>			
		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	oui	
X	Vélo	Site FFC VTT	Passage de l'EV8 (tracé en cours d'étude)
X	Piéton	oui	
	Transports en commun		
X	Parking	Environ 15 places	
<b>2. Le projet</b>			
<b>Contenus du futur équipement</b>			
<b>Concept Global</b>	<b>Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution</b>		
<b>Thématique principale</b>	<b>4. Gestion de l'eau</b>		
Partie de la thématique traitée	<b>Le suivi et la préservation de la ressource en eau (quantité et qualité) ; La complexité de la gestion des flux d'eau</b>		
Justification de la thématique	Le site de Gailousty est un des sites les plus emblématique de la gestion de l'eau et notamment des flux d'eau entre un cours d'eau naturel (l'Aude) et des canaux artificiels (canal du Midi, canal d'atterrissement).		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif		
Données du projet et possibles orientations	<p>Le site de Gailousty est un site majestueux avec une véritable valeur esthétique ; cependant aujourd'hui sa fonction est illisible pour le visiteur. L'espace est par ailleurs assez vaste pour prévoir une interprétation sous forme par exemple de visite extérieure, avec mise en valeur des différents éléments au cours d'un petit parcours, jusqu'au pilier de l'ancien bac. Il serait également intéressant d'ouvrir le bâtiment au public pour montrer la série des 15 vannes - avec par exemple un rappel de la médiation de la galerie des robinets du Réservoir.</p> <p>Ce site, placé entre le canal de la Robine, le canal d'atterrissement de l'étang de Capestang, l'Aude et la Cesse est idéalement situé pour évoquer les interactions entre ces différents éléments aquatiques et la complexité du jeu de vases communicants entre les uns et les autres, en fonction aussi de ce que l'on souhaite en faire (vider un étang, remplir un canal, réguler un fleuve, etc.). La question particulière du rôle de ce site dans la protection et la lutte contre les inondations sera également à expliquer. Le propos pourra être élargi et mis en perspective avec l'histoire de l'ensemble des canaux en Narbonaise.</p> <p>La configuration du site avec la proximité du bois de la Nation permet également d'envisager la possibilité d'accueil de groupe et de médiation humaine.</p> <p>Au niveau de l'accueil touristique, une signalétique opérationnelle est nécessaire, ainsi qu'à minima un espace de parking indentifié et aménagé.</p>		
Interconnexion avec les autres sites	<p>Coordination avec les autres sites traitant de la thématique : Site Pilier : Le Réservoir, site référent de la thématique. Sites d'interprétation globale : Port de l'embouchure et bassin des filtres, écluses et prise d'eau du Fresquel.</p> <p>Le renvoi vers l'écluse de Moussoulens, située juste de l'autre côté de l'Aude est à prévoir pour compléter la compréhension du site et la relation du canal avec l'Aude.</p> <p>La proximité avec le site Amphoralis amènera à étudier également les liens possibles avec ce site situé en bordure du canal.</p>		
Atouts	<p>Le site est aujourd'hui en bon état général et présente des qualités esthétiques remarquables. Classé Monument Historique en 1996 Accès facile, parking. Présence d'un bâtiment de grande taille dans lequel pourrait entrer le public. Tout proche se trouve le bois de la Nation avec un espace permettant de créer des événements (espace plat bétonné avec électricité).</p>		
Contraintes	<p>Excentré. Accueil du public à organiser.</p>		
Conditions de réussite	<p>Interprétation respectueuse du site ; Signalétique d'accès opérationnelle ; Donner au visiteur des clés de lecture du site ; Montée en valeur paysagère du site ; Prise en compte des évolutions possibles du site et de sa dynamique dues au changement climatique ; Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements.</p>		

Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	15 à 20 000 €	6 mois
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Architecte du patrimoine selon nature et ambition du projet Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition	+ si intervention d'un architecte du patrimoine + si intervention d'un paysagiste	6 mois à 1 an
réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation. Possiblement entre 100 000 € et 150 000 €.	En fonction de l'étude de programmation. Possiblement entre 1,5 et 2 ans
3. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	CA Le Grand Narbonne, Sallèles d'Aude		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme, Syndicat Aude centre, SMDA, SMMAR		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		



## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale LE PORT DE NARBONNE

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Grand Narbonne
Commune	Narbonne



##### Équipement existant

Historique	<p>A la fin du II<sup>e</sup> siècle avant JC, les romains s'installent dans la région de l'Aude et créent une nouvelle ville : Narbonne. Cette dernière va même donner son nom à la province qui s'étend des Alpes jusqu'à l'Espagne. Narbonne est implantée au croisement des vias Domitia et Aquitania. Alors que la première relie l'Espagne à l'Italie, la deuxième relie Narbonne à Toulouse et Bordeaux. De plus, la ville se trouve sur le fleuve d'Aude et est reliée à la Méditerranée grâce à l'étang de Bages</p> <p>Après la chute de l'empire et le déplacement de la bouche de l'Aude un peu plus à l'est, l'ancien cours du fleuve devient un simple canal : c'est le canal de la Robine. Ce dernier approvisionne en eau la cité de Narbonne et l'énergie nécessaire aux moulins de la ville médiévale. Mais l'activité économique de la ville n'est plus ce qu'elle était du temps des romains.</p> <p>Lorsque le canal royal du Languedoc, nom d'origine du canal du Midi, est mis en eau, Vauban et son ingénieur Niquet décident d'enrayer le déclin de la ville en réaménageant l'ancien canal médiéval pour le relier au canal du Midi. Mais les héritiers de Riquet s'opposent à ce projet : ils craignent de ne pas avoir assez d'eau pour alimenter le canal (ligne principale) et l'embranchement du canal de jonction qu'il faut ouvrir. En 1776, grâce à l'insistance de l'archevêque de Narbonne, le canal de Jonction entre le fleuve Aude et le canal du Midi est enfin financé et créé par les états du Languedoc. Ouvert à la navigation en 1787, ce dernier permet aux bateaux de naviguer du canal du Midi jusqu'au canal de la Robine sans avoir à décharger leur cargaison. Dès lors, la ville de Narbonne redevient un port important du canal. Au début du XIX<sup>e</sup></p>	
------------	--	--

Description du site en 2023	<p>Aujourd'hui, les berges du canal du Midi permettent d'admirer les plus beaux monuments de Narbonne : le palais des archevêques, la cathédrale Saint-Just-et-Saint-Pasteur, le pont de marchands, mais également le nouveau musée dédié à la ville antique de Narbonne « Narbovia ». Depuis une dizaine d'années, le réaménagement des quais de la Robine dans la traversée de la ville offre des façades historiques et urbaines très valorisantes pour la cité. Les deux grands moulins, celui de la ville (proche l'écluse de la Charité) et celui du Gua témoignent de l'activité industrielle générée par le canal du Midi de la Robine. Vestige de l'époque romaine, le Pont des Marchands est l'un des rares ponts français habités jusqu'à tout récemment. Il a été évacué courant 2023 car sa structure se fragilise et des travaux sont à réaliser. A l'époque, ce pont possède neuf arches identiques à celle visible aujourd'hui. Huit des neuf arches ont été comblées et appartiennent au domaine privé, des maisons et immeubles ayant été construits sur leur base. Ce passage appartient à l'ancienne « via</p>	
-----------------------------	--	--

	Type	État
Accueil touristique	Localisé en centre-ville, l'accueil est adapté avec du mobilier dédié et des accès facilités. Location de bateaux sans permis	Très bon
Interprétation	Un seul panneau explicatif de 1x2 m traitant du Pont des Marchands, du passage de l'Aude et vieux plans du centre-ville de Narbonne	Etat moyen du panneau

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Pas d'accueil
Fréquentation	Aucune donnée disponible

##### Accessibilité

		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	Le port est normalement accessible par bateau (arrêt actuel de la navigation)	Néant
X	Vélo	Accessibilité centre-ville	Néant
X	Piéton	Accessibilité centre-ville GRP Aude Romaine et Médiévale	Néant
X	Transports en commun	Logique de centre ville = très bonne desserte	Néant
X	Parking	Une centaine de places en souterrain, autant en aéri	Néant

2. Le projet			
Contenus du futur équipement			
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution		
Thématique principale	2. La construction et la gestion		
Partie de la thématique traitée	Construction d'une nouvelle branche du canal du Midi : canal de jonction et canal de la Robine		
Justification de la thématique	La construction du canal de jonction qui relie Narbonne, via le canal de la Robine au canal du Midi, est une des modifications majeures du canal du Midi. Celle-ci a permis de redonner de l'activité au port de Narbonne et a donné un autre accès à la Méditerranée.		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif		
Données du projet et possibles orientations	<p><b>Orientations proposées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- patrimoine : Pont des Marchands, Promenade des barques, Pont Voltaire, écluse de Narbonne.</li> <li>- construction et gestion : le canal de la Robine</li> </ul> <p><b>Détails :</b></p> <p>Narbonne est un des Cœurs Emblématiques du Grand Site Occitanie Narbonne Méditerranée</p> <p>Le Port de Narbonne, même un peu en retrait de l'hypercentre, rend accessible des composantes patrimoniales intéressantes, notamment en lien avec le canal de la Robine (Pont des Marchands, les deux grands moulins, celui de la ville (proche l'écluse de la Charité) et celui du Gua témoignent de l'activité industrielle générée par le canal) mais aussi d'une manière plus générale (cathédrale Saint-Just et Saint-Pasteur et Palais des Archevêques). L'interprétation pourrait s'orienter vers trois grands axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la singularité du Pont des Marchands qui est l'un des rares ponts habités à l'échelle nationale (avec le Pont de Rohan à Landernau - Finistère) en mettant en avant son histoire, les commerces et les moulins. Le potentiel pour y organiser des événements et/ou des animations est élevé. Liens avec le Pont Voltaire et la promenade des barques.</li> <li>- le canal de la Robine et son histoire : il tire son nom de l'Occitan « Roubine » qui signifie Canal. Il emprunte une partie du lit antique du fleuve Aude alors appelé « Atax » que les Romains parcouraient déjà en bateau jusqu'à la mer. Il est aménagé au XIV<sup>ème</sup> siècle pour alimenter en eau les moulins de la ville de Narbonne. Le succès commercial du canal du Midi au XVII<sup>ème</sup> siècle est si important qu'il est décidé de construire un canal en 1686 pour rattacher Narbonne au canal du Midi. Il est mis en service par Vauban et permet de rejoindre l'Aude au lieu dit Gailhousty, le reste du chemin jusqu'au canal du Midi se faisant par voie terrestre. Après plus d'un siècle, entre 1777 et 1787, le canal de Jonction est creusé pour atteindre le canal du Midi en passant par Sallèles-d'Aude.</li> <li>- l'histoire du Port de Narbonne depuis l'Antiquité qui fut l'un des plus grand port de la Méditerranée. Ayant perdu de son importance suite à la déviation progressive de l'Aude, il retrouve un accès au commerce fluvial via le canal de jonction qui reliera le canal de la Robine au canal du Midi.</li> </ul> <p>Les quais du canal de la Robine dans Narbonne sont propices à proposer une interprétation dont le type et les médias seront à définir.</p>		
Interconnexion avec les autres sites	Des renvois seront à effectuer avec les sites piliers référents de la thématique 2 : le château du canal à Toulouse et le port de Carcassonne. Par ailleurs, le discours devra être complémentaire à celui porté sur le site d'interprétation globale du canal de Brienne. L'ensemble de ces sites montreront les différentes transformations opérées sur le canal du Midi. L'opportunité d'inclure dans l'interprétation du site les sites d'interprétation spécifiques tels que l'écluse et le moulin du Gua ou le pont des Marchands sera à étudier. Il sera nécessaire de faire un renvoi au site d'interprétation périphérique de Narbovia et sans doute également aux autres sites patrimoniaux de Narbonne : Palais des archevêques, cathédrale, voie Aquitaine, etc. Le lien avec le site d'interprétation globale de Gailhousty sera également à faire.		
Atouts	<p>Cœur Emblématique du Grand Site Occitanie Narbonne Méditerranée</p> <p>Narbonne Ville d'Art et d'Histoire</p> <p>Situation en centre-ville = haute fréquentation potentielle et logique de desserte facilitée</p> <p>Plusieurs sites classés Monuments Historiques</p> <p>Conservation du site et des façades patrimoniales de proximité</p> <p>Environnement patrimonial</p> <p>Office de tourisme à proximité</p>		
Contraintes	L'imbrication de l'interprétation avec d'autres logiques patrimoniales, commerciales ou d'accessibilité Problématique actuelle du pont des marchands, arrêt de la navigation		
Conditions de réussite	<p>La mise en valeur du site dans sa globalité (ce qui est le cas aujourd'hui) ;</p> <p>Interprétation respectueuse du site ;</p> <p>Donner au visiteur des clés de lecture du site ;</p> <p>Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes ;</p> <p>Cohérence et interaction avec les autres sites ;</p> <p>Entretien régulier du site et des aménagements.</p>		
Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	20 à 25 000 € + si intervention d'un paysagiste	6 mois
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition		6 mois à 1 an
réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 150 000 € à 200 000 €)	En fonction de l'étude de programmation (possiblement de 1,5 à 2 ans)
4. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	CA du Grand Narbonne, Ville de Narbonne		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, PNR, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, chercheurs, universitaires		



## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Site du Grand Castérou

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
Commune	Narbonne

p  
h  
o  
t  
o  
s



c  
a  
r  
t  
e



##### Équipement existant

Historique	<p>Le domaine du Grand Castérou se situe en plein cœur des Marais du Narbonnais. Anciennement saline puis domaine agricole, le Conservatoire du littoral a fait l'acquisition du bâtiment et de cet ensemble de terres à partir de 1984. Aujourd'hui, le PNR en assure la co-gestion avec la mairie de Narbonne.</p> <p>La gestion de l'eau est prégnante dans l'histoire du site. Après l'exploitation salinière où il a fallu gérer les apports d'eau salée, ce sont les apports d'eau douce qu'il a fallu maîtriser pour pouvoir cultiver. Le réseau hydraulique ainsi mis en place est devenu un élément central du domaine. Il se compose de plusieurs dizaines de kilomètres de fossés et de près d'une centaine d'ouvrages (martelières et épanchoirs). Il est longé par le canal de la Robine qui lui apporte l'eau douce nécessaire à ces cultures. Les récoltes pouvaient aussi facilement être emportés sur des barques pouvant remonter sur le canal du Midi.</p>	
Le Grand Castérou	<p>Le paysage agricole, élément marquant des marais du Narbonnais, laisse ici la place à une nature plus sauvage, mais où les activités humaines, présentes ou passées, restent néanmoins perceptibles. Sur la partie est du site, le pâturage – chevaux et taureaux camarguais – et la fauche sont des outils importants de la gestion des milieux. À l'ouest et au sud se trouvent les zones les plus sauvages : les sansouïres, les prés salés, et les roselières occupent de vastes étendues de manière plus ou moins imbriquée. C'est un lieu de prédilection pour l'observation ornithologique, avec de nombreux oiseaux qui viennent nicher, hiverner, chasser ou tout simplement faire une halte migratoire sur le site.</p>	
	Type	État
Accueil touristique	Site naturel aménagé avec des platelages bois Boucle du Castérou Observatoire ornithologique	Fort potentiel de valorisation
Interprétation	Parcours balisé, platelages bois et panneaux d'interprétation	L'ensemble est intéressant mais vieillissant

Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	non		
Fréquentation	Fréquenté en visite libre. En moyenne 3 400 visiteurs/an (source : Département de l'Aude entre 2016 et 2019), projection à 15000 visiteurs par an dans le cadre du projet Maison du Parc et de la Narbonnaise.		
Accessibilité			
		Actuelle	Evolutions prévues
x	Bateau	non	
x	Vélo	Sur l'axe traversant le complexe lagunaire du Narbonnais et reliant NarboVia à l'île de Ste Lucie par le canal de la Robine	
x	Piéton	parcours de visite à pied, interne au domaine	tout le site va être recomposé et valorisé, dont les parcours de découverte et d'interprétation
	Transports en commun	sans	
x	Parking	parking actuel de grande capacité	tout le site va être recomposé et valorisé, dont les espaces de stationnement
2. Le projet			
Contenus du futur équipement			
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution		
Thématique principale	La biodiversité du canal		
Partie de la thématique traitée	Valorisation pédagogique des milieux naturels de marais de la Narbonnaise, dont prairies, sansouires, les prés salés, et les roselières et de sa biodiversité spécifique, directement reliée à l'omniprésence de l'eau		
Justification de la thématique	Le site est dédié à la valorisation éco-touristique pour la découverte de la faune et de la flore spécifique. Il constituera un centre d'interprétation du territoire, des paysages, de milieux naturels et de l'histoire des lieux.		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif.		
Données du projet et possibles orientations	<p>Ce projet consiste à créer un équipement écotouristique en plein cœur du territoire de la Narbonnaise. Le site est complémentaire et mis en réseau avec les autres sites culturels du territoire. Il a une vocation pédagogique et touristique sur le thème des patrimoines naturel, culturel, paysager et historique du territoire. Il répond à plusieurs objectifs : la valorisation de l'histoire et des patrimoines paysagers, la création d'un lieu de découverte du territoire, la réhabilitation des bâtiments patrimoniaux et la création d'une Maison du Parc.</p> <p>Les bâtiments réhabilités conservent leur architecture typique de l'activité viticole de la région en étant isolés par l'intérieur, les façades étant simplement renduites.</p> <p>La Maison du Parc, partie neuve du projet intégrée à l'ensemble architectural, est constituée de murs et toitures avec double-peau habillée de bois brûlé.</p> <p>La rénovation du Grand Castelou en maison de la Narbonnaise s'articule autour d'une salle d'exposition immersive, d'un belvédère et de trois parcours thématiques : la promenade d'interprétation, la promenade découverte permettant une immersion dans le sud du Canelou, ainsi que la promenade naturaliste permettant de découvrir le grand paysage.</p>		
Interconnexion avec les autres sites	<p>Coordination avec les autres sites traitant de la thématique :</p> <p>Sites d'interprétation globale : Site éclusier de Portiragnes / Halte fluviale et arborium Villesèquelande</p> <p>Coordination avec autres sites à proximité : Musée Narbovia (Narbonne), Réserve naturelle régionale et refuge de Sainte-Lucie (Port-la-Nouvelle), Roc de Cornilhac (Gruissan).</p>		
Atouts	<p>Contexte naturel à forte valeur écologique</p> <p>Accessible en voiture et visitable à pied</p> <p>Projet en cours, co-financé avec de nombreux et partenaires impliqués</p>		
Contraintes	<p>Prise en compte des enjeux écologiques et réglementations associées aux protection des espaces naturels</p> <p>Intégration tardive de la dimension canal du Midi au projet</p>		
Conditions de réussite	<p>Maintien de la valeur patrimoniale du site ;</p> <p>Maintien et renforcement de la biodiversité locale avec prise en compte des zones sensibles pour l'avifaune notamment en période de reproduction ;</p> <p>Intégration et cohérence du projet dans la politique de valorisation patrimoniale et touristique locale ;</p> <p>Prévoir un accueil du visiteur qualitatif (tourisme et interprétation) ;</p> <p>Cohérence et interaction avec les autres sites.</p>		
phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire TTC	hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives
Conception et réalisation (en cours)	Architecte, Ingénieur, Paysagiste-concepteur, Architecte du Patrimoine, Economiste, Scénographie & muséographie, Ecologue	9 millions d'euros	Ouverture programmée mi-2024
4. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	Projet porté par la ville de Narbonne et le Conservatoire du littoral. Cofinancé par l'Europe, la Région Occitanie, le Département de l'Aude, l'Etat et le Grand Narbonne.		
Acteurs associés	Le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	Membres du Conseil Scientifique et de Prospective du Parc naturel régional, VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale Port de Capestang

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	CC Sud-Hérault		
Commune	Capestang		
P h o t o s			
			
c a r t e			
			

##### Équipement existant

Historique	<p>Le port de Capestang se situe sur le grand bief, à 36 kilomètres de l'écluse d'Argens et 18 kilomètres de celle de Fonseranes. Le canal est ici construit en balcon, dominant la dépression de l'étang de Capestang, accroché à la même courbe de niveau, il serpente dans le paysage avant d'atteindre le village, dans sa partie haute.</p> <p>Une activité portuaire s'y développe dans le courant le XVIIIe siècle, à côté du pont de Saisse, l'un des deux ponts construits au XVIIIe siècle pour rétablir les chemins coupés par le canal. Ce port a pris de l'importance au XIXe siècle. « La culture de la vigne tend à lui donner une nouvelle existence. Il est souvent encombré de barques qui y viennent prendre leurs chargement » peut-on lire dans le guide du voyageur sur le canal du Midi édité en 1836.</p> <p>Une maison pour un garde et un contrôleur intermédiaire des droits de navigation est construite en 1844.</p> <p>La situation dominante du canal a pu représenter un danger pour la communauté villageoise. En 1766, une large brèche dans la berge du canal a causé une grosse inondation dans le bourg. Le souvenir de cet événement reste présent dans la mémoire locale. Mais la localisation du village rend favorable l'alimentation en eau de certains besoins locaux avec la ressource apportée par le canal. L'existence d'une citerne alimentée par une prise d'eau dans la cuvette du canal témoigne encore de cet avantage.</p>		
Description du site en 2023	<p>Le site est aujourd'hui en très bon état général. C'est un port qui abrite de nombreux bateaux. La maison du garde est la capitainerie du port de plaisance ainsi que l'office de tourisme où l'on renseigne sur les activités, visites et dégustations à faire à Capestang et dans les villages alentours de la CC Sud-Hérault.</p>		
	Type	État	
Accueil touristique	Restauration ; Eau ; Capitainerie ; OT 1ère catégorie ; Electricité ; Toilettes ; Tables Pique Nique ; Jeux enfants	Très Bon ; boutique dans l'OT. Aire de détente à reconfigurer (Grand Site de France en projet)	
Interprétation	1 table d'orientation faisant parti du "Circuits des plaques" et 1 mobilier interactif.	Assez bon mais vieillissante et d'une esthétique datée.	
<b>Capacité d'accueil actuelle</b>			
Personnel d'accueil	présent à l'OT et Capitainerie		
Fréquentation	importante		
<b>Accessibilité</b>			
		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	Port fluvial	
X	Vélo	Énovélo ; Camin'Arts voie verte et retour Boucle des Châteaux	
X	Piéton	GR 787 ; variante GR653 chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle (bretelle de Foncaude)	Raccordement port / GR787 / centre bourg (Grand Site de France en projet)
	Transports en commun		
X	Parking	Parking existant	Aménagement d'une aire de stationnement principale (Grand Site de France en projet)

2. Le projet			
Contenus du futur équipement			
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution		
Thématique principale	5. Navigation et autres usages		
Partie de la thématique traitée	<b>Navigation</b> <b>oÉvolution du transport de marchandises et de passagers à la plaisance</b> <b>oPorts et haltes fluviales</b> <b>Usages touristiques, sportifs, récréatifs et culturels</b>		
Justification de la thématique	Augmentation des échanges au port suite au développement de la culture de la vigne au 19ème siècle. Evolution du port de port de marchandise à port de plaisance.		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif		
Données du projet et possibles orientations	<p>Capestang est identifié en tant que site nodal du Grand Site de France en projet canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée, comme la porte d'entrée ouest du Grand Site. Le projet prévoit une montée en puissance de la maison cantonnière (actuelle capitainerie) pour en faire un pôle d'accueil du Grand Site. Le site accueillera plusieurs fonctions : accueil du Grand Site, accueil du public en itinérance et notamment fluviale, boutique terroir et différents services (toilettes, etc.). L'espace pour l'interprétation sera donc réduit et c'est pourquoi il sera intéressant d'utiliser les espaces extérieurs pour développer la médiation. Une table d'orientation se trouve déjà sur un point haut qui permet d'avoir une vue d'ensemble sur le territoire (même si elle tourne le dos au port). Veilleissante elle sera à remplacer. Les quais peuvent être mis à profit pour installer des médias d'interprétation, ainsi que les deux ponts. Un parcours pourra ainsi être mis en place afin de donner des clés de compréhension au visiteur sur le changement de fonction et d'usage du canal du Midi sur un port comme Capestang, qui est passé d'un port de fret, notamment du vin, à une halte fluviale pour plaisancier, lieu pittoresque de promenade.</p> <p>Dans le cadre du projet de rachat et de restauration d'une réplique de barque de poste, il pourra également être envisagé de déployer l'interprétation à l'intérieur de celle-ci.</p>		
Interconnexion avec les autres sites	<p>Coordination avec les autres sites traitant de la thématique 5 :</p> <p>Sites Pilier : Site de l'écluse ronde d'Agde / Hôtel Riquet et Castelnaudray/Grand Bassin/Ecluse Saint-Roch ; Sites d'interprétation globale : Les Onglous ; Site éclusier de Gardouch ; Port technique de Ramonville ; Site éclusier et aqueduc d'Ayguesvives ; Port de Trèbes.</p> <p>Il y a un certain nombre de sites identifiés comme devant traiter de la thématique 5 (Navigation et autres usages). Il conviendra d'être vigilant à bien répartir le discours sur la thématique pour chacun de ces sites, afin d'éviter les incohérences et les redondances, chacun de ces sites trouvant une originalité de traitement dans leur singularité et leurs spécificités propres d'une part, mais également dans une répartition préalable du discours.</p> <p>Site d'interprétation spécifique : aqueduc de Saïsses.</p> <p>Connexion avec les autres points d'intérêt de Capestang : l'église Saint-Etienne et le château des Archevêques.</p> <p>Connexion avec les autres sites du Grand Site de France en projet canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée, et notamment Poilhes.</p>		
Atouts	<p>Site Nodal du Grand Site de France en projet canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée avec Poilhes ;</p> <p>Port en activité ;</p> <p>Accès facile par tous les moyens de transport ;</p> <p>Beaucoup de place pour la restitution ;</p> <p>Espace déjà existant et en partie dédié à la médiation ;</p> <p>Personnel présent à la capitainerie et à l'OT.</p>		
Contraintes	<p>Port en activité</p> <p>Site devant accueillir plusieurs fonctions dans un espace restreint</p>		
Conditions de réussite	<p>Intégration au schéma d'interprétation du Grand Site en projet ;</p> <p>Interprétation respectueuse du site ;</p> <p>Signalétique d'accès opérationnelle ;</p> <p>Donner au visiteur des clés de lecture du site ;</p> <p>Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes ;</p> <p>Cohérence et interaction avec les autres sites ;</p> <p>Entretien régulier du site et des aménagements.</p>		
Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	20 à 25 000 € + si intervention d'un paysagiste	6 mois
Programmation muséo-scénographique, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition		6 mois à 1 an
Réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation. Possiblement entre 150 000 € et 200 000 €	En fonction de l'étude de programmation. Possiblement entre 1,5 et 2 ans
3. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	CC Sud-Hérault, Capestang, Structure porteuse du Grand Site de France en projet ?		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

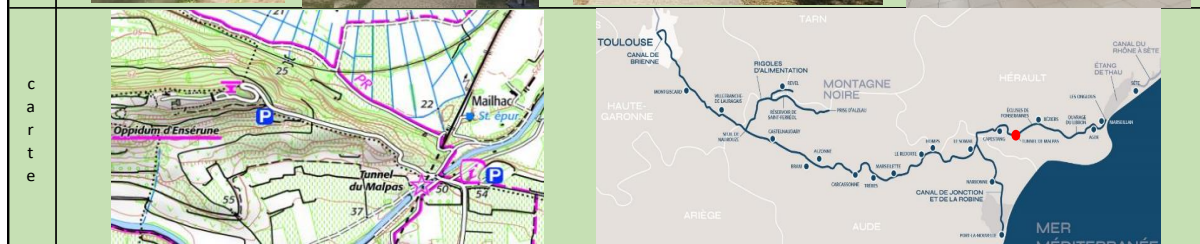
### Site pilier

### Le Malpas

## 1. Description du site

### Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes la Domitienne
Commune	Nissan-lez-Ensérune, Colombiers



### Équipement existant

Historique	<p>Le Malpas est un tunnel creusé en 1679-1680 pour faire passer le canal du Midi sous la colline d'Ensérune. Symbole de l'obstination de Pierre-Paul Riquet, qui commence les travaux sans l'accord de Colbert, il s'agit du premier tunnel-canal construit en Europe.</p> <p>L'environnement du site a une longue histoire. La colline d'Ensérune est le siège d'un oppidum, site archéologique de hauteur comprenant les vestiges d'un village antique occupé entre le VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C. (âge du fer) et le I<sup>er</sup> siècle apr. J.-C. Cet oppidum, classé monument historique, se trouve sur l'axe de la voie Domitienne, voie romaine construite à partir de 118 av. J.-C. pour relier l'Italie à la péninsule Ibérique en traversant la Gaule narbonnaise. Au nord du Malpas se trouve l'aqueduc de drainage de l'étang de Colombiers et Montady (classé monument historique également) qui a été aménagé au XIII<sup>e</sup> siècle. Le tunnel-canal passe au dessus de l'aqueduc de drainage, sous une colline séparant la vallée de l'Aude à celle de l'Orb. Cet ouvrage permet au tracé du canal de joindre directement Béziers sans changer d'altitude sur 54 kilomètres, grâce au Grand bief. C'est en soit une véritable prouesse technique.</p> <p>Le tunnel de Malpas fait partie d'un ensemble de sites imbriqués les uns dans les autres : le passage de la voie domitienne au pied de l'oppidum ; celui de l'aqueduc de drainage du XIII<sup>e</sup> siècle ; et entre ce dernier et le tunnel du canal, un autre tunnel construit au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle pour le passage de la voie de chemin de fer pour la ligne Béziers-Narbonne. Le site du Malpas est donc connu de longue date pour être un point statégique dans un réseau de commucation complexe. C'est un site où l'empreinte de l'action de l'homme est fortement ancré dans le paysage.</p>
------------	---

Description du site en 2023	<p>Le site fait partie d'un ensemble comprenant la maison d'accueil du Malpas (ouverte en 2000 et Office de Tourisme depuis 2018), une boucle de randonnée, le tunnel du Malpas, le site de l'oppidum d'Ensérune (Musée rouvert en 2022), qui permet un point de vue sur l'étang asséché de Montady à proximité.</p> <p>Le site de la maison d'accueil du Malpas est composé d'un parking, d'un parcours d'interprétation, d'une salle d'accueil touristique avec petite restauration et éléments d'exposition (maquette de la colline d'Ensérune et photos), amphithéâtre extérieur.</p> <p>La boucle de randonnée est bien indiquée au départ, puis la signalétique se perd. Globalement plusieurs types de signalétique sur le site le rendent peu compréhensible.</p> <p>Il n'y a pas d'aménagement particulier (voire un manque d'entretien) aux abords du tunnel.</p> <p>Les liaisons avec le musée d'Ensérune et l'étang de Montady ne sont pas clairement indiquées.</p> <p>Le Musée d'Ensérune, au sommet de la colline, comporte un extérieur avec une vue sur le canal du Midi et sur l'étang asséché de Montady.</p>
-----------------------------	--

	Type	État
Accueil touristique	L'ensemble du site est aménagé pour recevoir du public, y compris à certains endroits PMR. Il bénéficie d'un bâtiment accueil touristique comprenant un office de tourisme, une boutique, des toilettes, de la restauration légère, un petit lieu d'exposition.	La vocation touristique de la maison d'accueil prend le pas sur le volet valorisation du patrimoine. La signalétique est disparate et ne permet pas une lecture du site dans son ensemble. Le visiteur est un peu perdu dans la circulation entre les différents lieux. Dans l'attente du réaménagement complet du site, l'Office de Tourisme a recouvert les anciens panneaux de Via Ensérune avec une signalétique propre.
Interprétation	A l'extérieur de la maison d'accueil 6 panneaux d'interprétation. A l'intérieur se trouve une maquette de la colline d'Ensérune et des photos. Des brochures sur différentes thématiques historiques et patrimoniales sont à disposition du public. Le musée d'Ensérune (à proximité) traite du passé antique du site.	Les panneaux d'interprétation sont en bon état (2014), mais sont disposés les uns après les autres sans rapport visuel direct avec le sujet traité. Ils comprennent un texte, traduit en anglais et une grande illustration. Thématique : la capitale du Malpas, l'étang asséché de Montady, le tunnel du Malpas, la superposition des tunnels, Ensérune, la voie Domitienne, La maquette est utile à la compréhension du site, mais vieillissante. Il y a globalement peu d'interprétation sur le site.



Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	oui		
Fréquentation	15 000 visiteurs/an (maison d'accueil du Malpas ouverte de mars à octobre)		
Accessibilité			
	Actuelle		
x	Bateau	Non	Réflexion pour l'aménagement d'une halte côté Colombers
x	Vélo	piste cyclable, rack à vélo	Circulation cycliste améliorée (voir Grand site en projet)
x	Piéton	chemin de randonnée (2h30)	Circulation piétonne améliorée (voir Grand site en projet)
x	Transports en commun	bus	Navette (voir Grand Site en projet)
x	Parking	environ 50 places	Évolution du stationnement prévue (voir Grand Site en projet)
2. Le projet			
Contenus du futur équipement			
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution		
Thématique principale	7. Les paysages et territoires traversés		
Justification de la thématique	Cette thématique fait à la fois référence à la situation historique du site (sur une voie de circulation antique, la voie Domitienne, au pied de l'oppidum d'Ensérune et à proximité de l'étang de Montady) et à sa vocation de site nodal du Grand Site de France en projet, canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée, dont les paysages sont au coeur de la démarche. De plus, sa morphologie spécifique (en colline) donne à son sommet un espace privilégié de contemplation du paysage et un exemple emblématique de la situation du canal, qui, d'une part, épouse la morphologie des territoires et qui, d'autre part, les transforme profondément.		
Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.		
Données du projet et possibles orientations	Aujourd'hui essentiellement à vocation touristique, la Maison d'accueil du Malpas devra évoluer pour devenir un Site Pilier du canal du Midi et Site nodal du Grand Site de France en projet, canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée. Le programme d'actions du Grand Site prévoit des aménagements pour le fonctionnement global du site, les circulations ainsi que deux scénarios possible pour l'aménagement extérieur. L'organisation interne et la muséographie de la Maison du Malpas devront être totalement revues pour devenir un site d'accueil du Grand Site et un Site Pilier du schéma d'interprétation du canal du Midi. Des éléments d'interprétation devront donner au visiteur des clés de lecture de ce site complexe et l'inscrire dans l'Histoire - en amont du canal du Midi, ce site étant un lieu de passage et d'habitation depuis l'Antiquité - et dans la géographie du territoire - marquée d'une part par la colline d'Ensérune et d'autre part par l'étang asséché de Montady. La lecture du paysage prend ici tout son sens, permettant d'évoquer tout ce que les hommes ont mis en œuvre au court du temps pour aménager leur territoire (routes, assèchement de marais, tunnels, canal, etc.). Le renvoi au site d'interprétation paysagère de l'Oppidum d'Ensérune et le tunnel du Malpas, via des cheminements pensés et aménagés, permettra l'illustration in situ de ce qui aura été montré dans la muséographie. Le Grand Site en projet prévoit également l'aménagement d'un belvédère au-dessus du tunnel du Malpas, celui-ci devra être intégré dans l'interprétation globale du site. Site référent de la thématique "Paysages et Territoires traversés", le site Pilier pourra également revenir sur les paysages emblématiques du canal (ex : voûte arborée) et leurs évolutions, ainsi que sur les unités paysagères définies le long du canal du Midi. Une boutique de produits du terroir du territoire pourra être proposée, permettant encore une fois de faire le lien avec le territoire traversé. La Maison du Malpas pourra également faire l'objet d'une requalification architecturale. In fine le projet devra être global et ne pas uniquement concerner la Maison du Malpas, mais bien prévoir un ensemble comprenant : la Maison du Malpas, ses abords, le cheminement jusqu'au tunnel du Malpas, le cheminement jusqu'au Site d'Interprétation Paysagère de l'Oppidum d'Ensérune.		
Interconnexion avec les autres sites	Site nodal du Grand Site de France en projet, canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée, le site du Malpas devra s'inscrire dans le plan d'interprétation du Grand Site et en cohérence avec les autres sites du Grand Site. L'interprétation devra également prendre en compte les autres sites faisant partie du même ensemble et notamment : le musée d'Ensérune et l'étang asséché de Montady. Enfin, le site devra s'inscrire dans son territoire et être en lien avec les principes de territoire et le fonctionnement global de l'Office de Tourisme. Les contenus portés par le Malpas devront entrer en bonne synergie entre les autres sites portant la même thématique 7, soit : - Les sites d'interprétation paysagère de hauteur qui seront déployés le long du canal et qui traiteront d'un paysage spécifique. Le Malpas en livrera une synthèse globale. Et plus particulièrement celui qui se trouvera le plus à proximité, c'est-à-dire celui de l'oppidum d'Ensérune. - L'autre site d'interprétation globale lié à la thématique 7 : Port Lauragais. - Par ailleurs, ce site pilier doit être aussi en résonance avec les autres sites piliers du schéma d'interprétation du canal du Midi, notamment pour bien construire la présentation générale du canal du Midi (qui sera aussi traitée par les autres sites piliers), tout en évitant toute impression de redondance par le public. Cette distinction de présentation peut être travaillée tant au niveau de la muséographie et de la scénographie et du choix de ce qui est montré. Il faut penser une présentation pour que l'ensemble des sites, et tout particulièrement ceux dits piliers et d'interprétation globale, puissent renvoyer le public sur les autres sites en lui donnant envie d'explorer d'autres contenus et lieux. Cette présentation devra être conçue tout en sachant que le projet de déploiement du schéma se déroulera site par site, selon des		
Atouts	Site nodal du Grand Site de France en projet, canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée Dotées de 2 Monuments Historiques Maison d'accueil existante Proximité de plusieurs sites d'intérêt : Musée d'Ensérune, Étang asséché de Montady, ancienne voie Domitienne		

<b>Contraintes</b>	Sites avec contraintes archéologiques. Site complexe avec des circulations du public à prévoir. Éléments déjà existants à prendre en compte.		
<b>Conditions de réussite</b>	Intégration au projet de mise en valeur du Malpas (Grand Site en projet). Intégration au plan d'interprétation du Grand Site en projet. Penser la conception du site pilier en parfaite synergie et complément des autres sites, et notamment du Musée d'Ensérune. Rendre la circulation du public fluide. Donner des clés de lecture du site. Organiser des renvois sur le territoire (Grand Site de France) et sur l'ensemble du canal du Midi. Entretien régulièrement le site et les aménagements.		
<b>Phasages de la mise en œuvre du projet</b>			
<b>Phases</b>	<b>Métiers requis pour les marchés publics</b>	<b>Fourchette budgétaire (HT)</b>	<b>Durée</b> (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Définition du contenu scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	30 à 40 000 € + si intervention d'un paysagiste + si intervention d'un architecte du patrimoine	1 an
Étude de définition et de programmation générale	Programmiste et économiste de projet culturel et Patrimonial Architecte du patrimoine selon nature et ambition du projet Paysagiste selon nature et ambition du projet		
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Architecte du patrimoine Paysagiste et en fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	2 ans
Réalisation	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition
<b>3. Les acteurs du projet</b>			
Porteur(s) de projet	Communauté de communes la Domitienne, structure porteuse du Grand Site de France ?		
Acteurs associés	Colombiers, Nissan-lez-Ensérune, Montady, Office de tourisme, VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, CMN		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site pilier Écluses de Fonseranes

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	CA de Béziers-Méditerranée	
Commune	Béziers	
P h o t o s		
<b>Équipement existant</b>		
Historique	<p>C'est sans doute le site le plus spectaculaire du canal du Midi : le site des 9 écluses de Fonseranes. Avec ses huit sas (ovales, bien entendu) et ses 9 portes en enfilade, elle permet de franchir un dénivelé de 21,50 mètres. Depuis Toulouse, le canal du Midi arrive sur Béziers par un bief long de 54 kilomètres (portion de canal sans écluse). Sur cette distance, le canal reste à 31,54 mètres d'altitude. Mais à Fonseranes, le canal doit descendre brutalement un dénivelé de 25 mètres pour rejoindre l'Orb, passage obligé jusqu'en 1857 des bateaux se rendant à Agde.</p> <p>Afin d'établir la jonction entre le canal et l'Orb, une écluse hors norme est construite. Grâce à une première expérience concluante à Castelnaudary, Riquet sait que le secret réside dans une écluse à sas multiples.</p> <p>Face au dénivelé important, Riquet et son directeur de travaux décident d'accoler huit sas, soit le double de ceux de l'écluse de Saint-Roch à Castelnaudary. Les travaux de Fonseranes commencent en 1676 et s'achèvent en 1680.</p> <p>Avec ses 315 mètres de long pour une chute totale de 21,18 m, cette échelle d'écluses est la plus grande jamais construite en France.</p> <p>De 1854 à 1856, la construction du pont-canal sur l'Orb entraîne la modification des écluses de Fonseranes. En effet, le franchissement du fleuve fait dorénavant passer le canal à 16 mètres au-dessus. Dès lors, le raccordement avec l'écluse s'opère au niveau du 7ème sas. Le niveau normal du bief de l'Orb, calé à 17,94 mètres d'altitude, réduit le dénivelé total à 13,60 mètres. Depuis 1857, les navigants ne doivent passer que six sas à Fonseranes. Cependant, les 7ème et 8ème sas restent opérationnels et permettent toujours, en cas de besoin, de faire descendre un bateau dans le bief Notre-Dame.</p>	
	<p>En amont de Fonseranes, se trouve, à l'époque de la barque de poste, un point d'accueil pour les voyageurs arrivant ou en attente du départ. Cette gare fluviale comporte aussi une auberge et des écuries.</p> <p>A la fin des années 1970, l'État entreprend un programme de modernisation des canaux du Midi. Sur le linéaire du canal du Midi, les écluses ont une longueur de 30 mètres et une largeur de 6 mètres au passage des portes. Or, le programme de modernisation prévoit l'allongement des sas à 40 mètres pour permettre le passage de péniches au gabarit Freycinet, c'est-à-dire de 38,50 mètres de long. D'abord réalisé sur le canal latéral à la Garonne de 1970 à 1974, le programme commence à se déployer en 1977 sur le canal du Midi depuis ses extrémités. Mais à Béziers, problème : impossible de moderniser l'écluse de Fonseranes sans la défigurer ! La solution consiste en la construction d'une pente d'eau, à l'image de celle déjà construite sur le site de Montech (Tarn-et-Garonne) sur le canal latéral à la Garonne. Le principe : dans un canal en béton ayant une section régulière et une forte pente, une péniche est déplacée sur un coin d'eau. Ce dernier est mis en mouvement grâce à une motrice montée sur pneus dont la structure enjambe le canal. Munit d'un masque conçu pour retenir l'eau dans la section du canal, la motrice déplace le volume d'eau et le bateau qui flotte dessus d'amont en aval et inversement. Lancés en 1979, les travaux sont suspendus en 1984. La machine fonctionne mais elle manque de fiabilité et n'est finalement jamais mise en exploitation commerciale.</p>	
Description du site en 2023	<p>Le site de l'écluse de Fonseranes a été totalement réaménagé pour accueillir les visiteurs. L'ancienne gare fluviale (ou coche d'eau) accueille dorénavant l'office de tourisme où l'on trouve tous les renseignements utiles pour découvrir et explorer les environs. Il est également possible d'assister à une séance de cinéma immersif « Voyage dans le temps sur le Canal du Midi ». On y trouve aussi un restaurant avec une superbe vue sur la cathédrale Saint-Nazaire. Tout au long du parcours depuis le nouveau parking se trouvent de l'interprétation, ainsi que dans le parc qui surplombe les écluses. Des possibilités de location de bateau et de visite en train touristique sont également proposées.</p>	
Accueil touristique	Type	État
	<p>Restauration, Point info touristique, Boutique Petit train, Balade en bateau, Parcours pédestre</p>	<p>Très bon. Aménagement de sites ombragés en cours. Manque un accueil de groupe</p>

<b>Interprétation</b>	Panneaux, cartes (canal du Midi), maquette de Béziers en relief, film immersif. Thématiques : Plantations VNF, canal du Midi, Riquet et sa ville Visites guidées et chasses au trésor	Bon (beaucoup de texte sur les panneaux ; film immersif de qualité). L'interprétation du site de Fonseranes est de qualité mais très généraliste sur le canal du Midi et n'a pas l'envergure d'un site pilier.
<b>Capacité d'accueil actuelle</b>		
<b>Personnel d'accueil</b>	oui, Bureau d'Information Touristique	
<b>Fréquentation</b>	450 000 visiteurs/an	
<b>Accessibilité</b>		
	Actuelle	Évolutions prévues
x	<b>Bateau</b>	Port
x	<b>Vélo</b>	Eurovélo 8 (EV8) "La Méditerranée à vélo" V80 "Le canal des 2 mers à vélo" Location de vélo
x	<b>Piéton</b>	PR "Entre canal du Midi et Béziers" GR78 "Chemin du piémont Pyrénéen"
	<b>Transports en commun</b>	Petit train touristique, réseau Beemob (ligne de transport à la demande R2)
x	<b>Parking</b>	400 places, payant
<b>2. Le projet</b>		
<b>Contenus du futur équipement</b>		
<b>Concept Global</b>	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
<b>Thématique principale</b>	<b>3. Prouesse technologique, ouvrage d'art et architecture</b>	
<b>Justification de la thématique</b>	Plus grande échelle d'écluses jamais construite en France.	
<b>Spatialisation de la thématique</b>	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.	
<b>Données du projet et possibles orientations</b>	Le site a été entièrement réaménagé en 2017 et offre des prestations touristiques de qualité. Cependant, l'interprétation présente est généraliste et ne traite pas spécifiquement de la thématique 3 : Prouesse technologique, ouvrage d'art et architecture. Par ailleurs, cette interprétation n'est pas de l'envergure d'un site pilier. Toutefois, l'ancien coche d'eau aujourd'hui aménagé en site d'accueil touristique pourra difficilement accueillir une médiation plus importante. Le site est également défini comme site nodal du Grand Site de France en projet, canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée, porte d'entrée est. L'interprétation présente sera à renforcer. Le projet sera différent s'il s'agit de renforcer l'interprétation présente sur le site de Fonseranes ou s'il s'agit d'investir un nouveau lieu.	
<b>Interconnexion avec les autres sites</b>	Site nodal du Grand Site de France en projet, canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée, le site de Fonseranes devra s'inscrire dans le plan d'interprétation du Grand Site et en cohérence avec les autres sites du Grand Site. Coordination avec les autres sites traitant de la thématique : Sites d'interprétation globale : Les Cammazes / Voûte Vauban ; Ouvrages du Libron. Le site devra également renvoyer sur les autres sites de proximité, c'est-à-dire l'acropole de Béziers et notamment le point de vue qu'elle offre sur le canal (et réciproquement), le Quai port Notre-Dame, le pont-canal sur l'Orb ainsi que les autres sites spécifiques à proximité.	
<b>Atouts</b>	Écluse classée Monument Historique Site nodal du Grand Site de France en projet, canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée Le site est aujourd'hui entièrement restauré et aménagé pour l'accueil touristique et présente des qualités esthétiques indéniables. Tout est en place pour l'accueil du public, nouvel aménagement de qualité : Parking, OT, Restauration, etc.	
<b>Contraintes</b>	Interprétation existante de bonne qualité mais généraliste et pas de l'envergure d'un site pilier.	
<b>Conditions de réussite</b>	Donner au visiteur des clés de lecture du site et de la thématique dont il est le référent ; Intégration de l'interprétation à l'existant ; Interprétation de l'envergure d'un site pilier ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements.	

Phasages de la mise en œuvre du projet d'interprétation			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Diagnostic architectural (si choix du bâtiment quai Port Notre-Dame)	Architecte du patrimoine	15 à 20 000 €	1 an
Définition du contenu scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	Si renforcement de Fonseranes : 20 à 25 000 €, si choix du bâtiment Quai Port Notre Dame : 40 à 50 000 €	
Étude de définition et de programmation générale	Programmmiste et économiste de projet culturel et Patrimonial Architecte du patrimoine selon nature et ambition du projet Paysagiste selon nature et ambition du projet	+ si intervention d'un architecte du patrimoine + si intervention d'un paysagiste	
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Architecte du patrimoine Paysagiste et en fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	2 ans
Réalisation	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition
3. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	CA de Béziers-Méditerranée, Béziers, structure gestionnaire du Grand Site ?		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site pilier

### Hôtel Riquet / Ecluse ronde / Port fluvial

### 1. Description du site

#### Situation géographique

Intercommunalité	CA Hérault-Méditerranée
Commune	Agde

P  
h  
o  
t  
o  
s



c  
a  
r  
t  
e



#### Équipement existant

Historique

L'écluse ronde d'Agde est la plus originale du canal. Construite en 1675-1676. Elle est mise en fonction dès 1676 lors de l'ouverture à la navigation du canal de Béziers à l'étang de Thau.

Venant de Toulouse, un bateau se rendant à Sète doit franchir le fleuve Hérault à proximité de la ville d'Agde. En amont de la ville, le fleuve est barré par une chaussée datant du XIV<sup>e</sup> siècle construite par les évêques d'Agde. La chute d'eau ainsi créée sert alors à alimenter le moulin des évêques construit en rive gauche du fleuve. Au-dessus de la chaussée, le niveau du fleuve est ainsi artificiellement maintenu. Sa profondeur constante est propice à la navigation.

Après quelques hésitations, Pierre-Paul Riquet choisit de se servir du plan d'eau pour son système de navigation. Les bateaux arrivant de Béziers franchissent le fleuve en amont du barrage et rejoignent sur l'autre rive l'embouchure du canal en direction de l'étang de Thau.

Mais passer si près de la ville d'Agde, port de Méditerranée, sans pouvoir y débarquer semble incongru à Riquet. A situation particulière, réponse originale : il est décidé de bâtir une écluse ronde munie de trois portes. La première ouvre vers la ville de Sète et l'étang de Thau via un court passage sur l'Hérault ; la seconde ouvre sur le canal venant de Béziers ; la troisième ouvre vers le canalet qui permet aux petites embarcations de rejoindre la ville d'Agde et son port maritime puis le Grau d'Agde.

L'écluse ronde mesure à l'origine 30 mètres de diamètre pour 5,20 m de profondeur au centre. Grâce à cette écluse ronde et au canalet bas, les petits bateaux maritimes peuvent venir sur le canal.

En même temps que le port, un vaste bâtiment dédié aux missions administratives est édifié en 1752 : l'hôtel Riquet. Cet hôtel particulier évoque ceux construits sous le règne de Louis XV. Ce bâtiment, destiné aux bureaux et aux logements des employés, comporte une travée centrale avec un escalier monumental donnant accès à des logements hiérarchisés entre ceux réservés aux employés les plus haut placés (receveur, directeur...) et les subalternes (conducteur, vérificateur...). Une L'hôtel Riquet est entouré d'un ensemble de bâtiments nécessaires au fonctionnement du canal du Midi, mais aussi à l'accueil des voyageurs utilisant ce mode de transport. Un jardin d'agrément longe alors le port. Fin XVIII<sup>e</sup>, une chapelle, des hangars et de nouvelles écuries sont construites en relation avec la barque de poste qui transporte des voyageurs et arrive à Agde après quatre jours de voyage depuis Toulouse. L'hôtel Riquet est le pendant oriental du château du canal du Midi du port Saint-Etienne à Toulouse.

En 1978, l'écluse ronde fait partie des écluses mises au gabarit Freycinet. Ce programme de modernisation des canaux du Midi doit permettre à des péniches de 38,50 mètres de longueur de naviguer sur le canal du Midi.

L'écluse est alors allongée de 10 mètres sur un quart de sa circonférence, portant atteinte à sa forme remarquable. Si cette modification casse l'harmonie du dessin originel, elle permet le passage de péniche de grande taille qui transitent encore aujourd'hui entre Béziers, Sète et Agde.

Description du site en 2023

Le port fluvial d'Agde a cessé de voir débarquer des marchandises depuis plusieurs décennies. Les quais sont aujourd'hui occupés par des bateaux promenade qui embarquent des passagers pour une croisière à la journée ou plus. Un petit port de plaisance munis d'une zone de réparation de bateau fait face à l'hôtel Riquet.

C'est parfois l'embouteillage et il n'est pas rare qu'un bateau reste près d'une heure pour attendre d'autres bateaux notamment touristiques. Sur ces derniers, des explications enregistrées passent sur les hauts parleurs racontant la grande Histoire du canal. L'attente se fait en plein soleil.

L'hôtel Riquet est désaffecté et dans un état de fort délabrement. Cependant, sa présence au bord du canal est toujours majestueuse et l'on devine encore son ancienne prestance.

Les abords de l'écluse ronde et de l'hôtel Riquet ne sont pas aménagés et peuvent paraître un peu délaissés (proximité d'une usine désaffectée).

Sur le pont qui surplombe l'écluse ronde, la route est très passante.

Le centre ville d'Agde se trouve à quelques minutes à pied.

Pas de signalétique sur site.

		Type	État
<b>Accueil touristique</b>		Location de bateau Capitainerie	Bon Abords peu attractifs
<b>Interprétation</b>		non	
<b>Capacité d'accueil actuelle</b>			
<b>Personnel d'accueil</b>		Non. Mais un éclusier est en poste durant la période de navigation (fin mars-fin octobre)	
<b>Fréquentation</b>		3248 bateaux en 2019 à l'écluse ronde	
<b>Accessibilité</b>			
		Actuelle	Évolutions prévues
x	<b>Bateau</b>	Port	Réhabilitation du port fluvial pour 2026 (CAHM) Croisières en péniche hôtel (étude de valorisation culturelle, patrimoniale et touristique du canal du Midi sur le territoire de l'AHM)
x	<b>Vélo</b>	Voie Verte	Aménagement d'une voie verte et bleue (Étude de valorisation culturelle, patrimoniale et touristique du canal du Midi sur le territoire de l'AHM)
x	<b>Piéton</b>	itinéraire PR en boucle long du canal et de l'Hérault	Boucles méditerranéennes du canal du Midi (Étude de valorisation culturelle, patrimoniale et touristique du canal du Midi sur le territoire de l'AHM)
	<b>Transports en commun</b>	proximité de la gare	Pôle d'échange multimodal (CAHM)
x	<b>Parking</b>	env. 10 places	
<b>2. Le projet</b>			
<b>Contenus du futur équipement</b>			
<b>Concept Global</b>		Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
<b>Thématique principale</b>		<b>5. Navigation et autres usages</b> Techniques liées à la navigation : techniques de navigation, solutions techniques aux problèmes de navigation, technique de gestion de la navigation Autres usages : utilisation de la force hydraulique ; irrigation	
<b>Justification de la thématique</b>		L'écluse ronde d'Agde est à un carrefour de la navigation fluviale et permet notamment de desservir le port d'Agde qui donne sur la Méditerranée. De plus, c'est une solution très originale à une problématique de navigation, un véritable rond-point. L'Hôtel Riquet quant à lui était dédié à l'administration du canal et les bâtiments alentours à l'accueil des voyageurs et au fonctionnement du fret. C'était un lieu très important, pendant du centre administratif de Toulouse loin géographiquement. Aujourd'hui un petit port de plaisance est situé en face.	
<b>Spatialisation de la thématique</b>		A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.	
<b>Données du projet et possibles orientations</b>		Le site de l'Hôtel Riquet et de l'écluse ronde d'Agde s'inscrit dans une série de projets en cours d'étude ou de réalisation par la Communauté d'Agglomération Hérault-Méditerranée et comprenant notamment le réaménagement du port fluvial, le quartier de la Méditerranéenne, le pôle d'échange multimodal, l'étude de valorisation culturelle, patrimoniale et touristique du canal du Midi, le château Laurens et le Parc Belle île. Ces projets ont pour objectif une véritable montée en gamme du secteur. La réappropriation de l'Hôtel Riquet et de ses dépendances devra se faire en cohérence avec ces projets, plusieurs destinations et fonctions pour ce site étant encore à l'étude : administration de la CAHM, centre d'interprétation du canal du Midi (site pilier), restauration, accueil vélo, hébergements. L'Hotel Riquet offre de belles opportunités par ses dimensions, ses qualités esthétiques et son positionnement. Un diagnostic patrimonial a été mené. Une étude programmatique portée par VNF en partenariat avec la CAHM est en cours pour évaluer les fonctions qui pourront être accueillies dans ce bâtiment, la manière dont cela pourra s'organiser et les coûts associés. Les dimensions de circulation du public, de stationnement, d'aménagement extérieur seront également à prendre en compte. En termes d'interprétation, en plus d'un espace muséographique, un parcours de visite à l'extérieur pourra être mis en place afin de découvrir le canal et les éléments qui lui sont liés à proximité : écluse ronde, canalet, chapelle. Il permettra	
<b>Interconnexion avec les autres sites</b>		Coordination avec les autres sites traitant de la thématique : Site pilier : Castelnaudary / Grand Bassin / Écluses Saint-Roch Sites d'interprétation globale : Port de Capestang ; Les Onglous ; Site éclusier de Gardouch ; Port technique de Ramonville ; Site éclusier et aqueduc d'Ayguës ; Port de Trèbes. Connexion et renvoi avec les sites de la commune d'Agde : château Laurens, parc de Belle-Île, centre-ville d'Agde. Connexion avec les futures boucles méditerranéennes.	
<b>Atouts</b>		Écluse ronde d'Agde inscrite Monument Historique Hôtel Riquet possiblement exploitable Projets en cours ou en réflexion dans le secteur	
<b>Contraintes</b>		Les site est aujourd'hui un peu délaissé. Investissements importants à prévoir sur l'Hôtel Riquet.	
<b>Conditions de réussite</b>		Donner au visiteur des clés de lecture du site ; Intégration et cohérence du projet de site pilier aux autres projets sur le quartier ; Prévoir un accueil du visiteur qualitatif (tourisme et interprétation) ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements.	

Phasages de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Diagnostic architectural	Architecte du patrimoine	10 à 15 000 €	1 an
Définition du contenu scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	40 à 50 000 € + si intervention d'un paysagiste	
Étude de définition et de programmation générale	Programmmiste et économiste de projet culturel et Patrimonial Architecte du patrimoine Paysagiste selon nature et ambition du projet		
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Architecte du patrimoine Paysagiste et en fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	2 ans
Réalisation	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition	En fonction de l'étude de définition
3. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	CA Hérault-Méditerranée, Agde		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		



## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale SITE ECLUSIER DE PORTIRAGNES

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité : Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée

Commune : Portiragnes

P  
h  
o  
t  
o  
s



c  
a  
r  
t  
e



##### Équipement existant

Historique

L'écluse simple de Portiragnes ouvre sur le bief d'Agde en aval. C'est une zone typique des paysages de la bande littorale du Languedoc. En effet, à partir de cette écluse, la surface du canal est à une altitude de seulement 1 mètre au-dessus du niveau de la mer. Il longe des zones humides d'anciens étangs salés (la grande Maire), où on rencontre une faune et une flore riche (taureaux, chevaux, échassiers, amphibiens, roseaux...) et quelques pinèdes. Cette typologie de terrains plats et humides pose le problème de l'évacuation des eaux excédentaires du canal car cette section se situe dans une zone d'expansion des crues des fleuves Hérault et Libron principalement. Le bief d'Agde est équipé de 23 déversoirs de surface qui permettent à l'eau excédentaire du canal lors de crues de se déverser dans les zones humides, entre canal et mer. Un bel exemple de ces déversoirs se trouve à 1 km en aval de l'écluse de Portiragnes. Construit en rive droite, coté du chemin de halage, ces déversoirs sont pour certains surmontés d'arcatures permettant le passage à sec des attelages de chevaux qui tractaient les bateaux jusqu'au début du XXe siècle. A 7 kilomètres en aval de l'écluse de Portiragnes, la rencontre avec la rivière Libron a longtemps posé de nombreux problèmes à la navigation. Dans les années 1850, la construction des fameux ouvrages de Libron affranchit la navigation des aléas climatiques.

Un canalet pour l'exploitation d'une carrière de pierres : en effet, sur ce tronçon, 500 m après le port Cassafières, le canalet dit de Roucaute permet de relier le canal du Midi aux carrières de basalte proches. Cette pierre dure a été largement utilisée dans la construction des ouvrages du canal. La carrière de Roque-Haute appartient au XVIIIe siècle au marquis de Villeneuve (pas encore Les-Béziers). Les propriétaires du canal souhaitaient pouvoir l'exploiter octroient en 1772 une autorisation de prise d'eau au marquis pour arroser le parc de son château de Villeneuve. En contrepartie, ils obtiennent la concession de la carrière. Un canalet est alors construit pour permettre aux barques de s'approcher au plus près du front de taille. Par cet accord, le basalte est utilisé jusque dans la région toulousaine pour la reprise d'ouvrages, en particulier les pierres de couronnement des murs des écluses souvent altérés par le frottement des cordages.

Description du site en 2023

A quelques kilomètres de l'écluse, le port Cassafières, implanté depuis les années 1980 dans une darse tout à côté des campings permet de louer un bateau pour naviguer sur le canal et visiter la plaine côtière languedocienne. La plage de La Redoute, grande étendue de sable, se situe à cheval sur les communes de Portiragnes et Vias à 2 km du port Cassafières. Portiragnes accueille depuis 14 ans le festival « CanalissimO » qui se déroule fin juin-début juillet sur le canal, autour de l'écluse. Depuis Portiragnes, on accède rapidement à la réserve naturelle de Roque-Haute qui occupe une superficie de 154 hectares sur les communes de Portiragnes et de Vias, à proximité de Béziers et à 3 kilomètres du littoral. Elle est située sur une colline de 40 mètres d'altitude moyenne, formée du cône d'un ancien volcan et d'un plateau basaltique. Ce plateau, dit du Grand Bosc, qui a servi de carrière de basalte, est parsemé de 215 mares temporaires, entourées d'une végétation remarquable. Ces « mares temporaires typiques méditerranéennes » représentent un ensemble de biotopes justifiant en lui-même la conservation.

	Type	État
Accueil touristique	Néant (l'office de tourisme est à Portiragnes-Plage)	Néant
Interprétation	Néant	Néant

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Néant
Fréquentation	Absence de données

Accessibilité			
		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	Le site est accessible par bateau	Néant
X	Vélo	Accessibilité par le chemin de halage	Néant
X	Piéton	Accessibilité par le chemin de halage et depuis le centre-bourg de Portiragnes	Boucles méditerranéennes du canal du Midi (Etude de valorisation culturelle, patrimoniale et touristique du canal du Midi sur le territoire de l'Agglo Hérault Méditerranée)
X	Transports en commun		Néant
X	Parking	Quelques places de stationnement de l'autre côté de la D37	Néant

## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique principale	8. Biodiversité
Partie de la thématique traitée	Biodiversité liée au canal du Midi et au milieu méditerranéen
Justification de la thématique	La découverte d'un patrimoine naturel par la proximité de zones humides et de d'espaces naturels protégés
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
Données du projet et possibles orientations	<p>L'étude de valorisation culturelle, patrimoniale et touristique du canal du Midi sur le territoire de l'Agglo Hérault-Méditerranée en 2022 a démontré le potentiel de Portiragnes en tant que porte d'entrée du territoire, ainsi que la richesse de patrimoine naturel auquel le site pouvait donner accès.</p> <p><b>Orientations proposées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Étant localisé à proximité de la Réserve Naturelle de Roque Haute, la valorisation de la biodiversité le long du canal fait sens ;</li> <li>- Une thématique secondaire liée au rapport au territoire et notamment à l'utilisation des pierres de Roque-Haute pour construire les ouvrages du canal pourra être abordée.</li> </ul> <p><b>Détails :</b></p> <p>Concernant la biodiversité, il s'agit de mettre en avant les biotopes (une richesse floristique exceptionnelle / plus de 400 espèces végétales) qui ont attiré depuis plus d'un siècle botanistes et savants, particulièrement à cause de la présence d'une espèce rarissime de fougère pubescente, la fougère à poils rudes, découverte et décrite en 1860, mais aussi de variétés originales des milieux humides comme les isoètes grêle et de Durieu et la pilulaire menue. Ils abritent également des insectes, des reptiles et des batraciens dont certains constituent des espèces rares ou en danger du fait de l'urbanisation du littoral. Un sentier de découverte de la biodiversité doit être mis en place en 2023, il serait intéressant de coupler les deux projets afin d'ouvrir la thématique à la biodiversité liée au canal et au milieu qu'il traverse. La question de l'opportunité de l'accessibilité du public à des milieux potentiellement fragiles sera à étudier. Concernant la carrière Riquet sur le domaine de Haute-Roque, évoquer les pierres de basaltes utilisées pour la construction de nombreux ouvrages du canal et donc l'utilisation des ressources naturelles locales. Ces pierres étaient descendues par mulet ou roulées jusqu'au canal où elles étaient ensuite chargées sur des barques afin de rejoindre les différents chantiers.</p>
Interconnexion avec les autres sites	Le site devra être en cohérence et se partager le discours avec les autres site d'interprétation globale sur la thématique 8 que sont : le Grand Castellou et Villeséquelande. Il devra également être en lien avec les site naturels à proximité.
Atouts	La proximité immédiate du centre-bourg de Portiragnes La proximité du port de Cassafières (privé) La proximité de la Réserve Naturelle de Roque-Haute et des zones humides Projet en réflexion sur le site
Contraintes	Si le site en lui-même n'a rien d'exceptionnel, c'est bien son environnement immédiat qu'il s'agit de valoriser au travers l'interprétation
Conditions de réussite	Travail collaboratif avec les gestionnaires de la RN de Roque-Haute Les liens possibles avec les gestionnaires du domaine de Roque-Haute Cohérence et interaction avec les autres sites Entretien régulier du site et des aménagements

### Phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	20 à 25 000 € + si intervention d'un paysagiste	6 mois
Programmation muséo-scénographique, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition		6 mois à 1 an
réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 100 000 € à 150 000 €)	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 1 an)

## 4. Les acteurs du projet

Porteur(s) de projet	CA Hérault-Méditerranée ; Commune de Portiragnes
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme, structure gestionnaire des espaces naturels
Acteurs scientifiques	VNF, scientifiques

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale LES OUVRAGES DU LIBRON

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes Hérault Méditerranée
Commune	Vias

P  
h  
o  
t  
o  
s



C  
a  
r  
t  
e



##### Équipement existant

Historique

Le Libron est un fleuve côtier qui prend sa source à Laurens dans le département de l'Hérault pour se jeter dans la Méditerranée au niveau de la commune de Vias, juste après avoir croisé le canal du Midi. Ce croisement n'est pas vraiment problématique pendant la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle car le cours du fleuve coupe le canal en plusieurs endroits. Mais l'augmentation de la population de la communauté de Vias pousse à l'endiguement du Libron pour permettre la mise en valeur d'une part plus importantes des terres disponibles. Vers 1750, le croisement du Libron s'effectue sur un seul point et les apports de sédiments dans le canal en période de crue viennent périodiquement combler le canal. Une étude est réalisée en 1757 pour éviter les travaux coûteux et l'interruption de navigation sur le canal suite aux crues du Libron. Plusieurs solutions sont avancées, l'une d'elle est retenue en 1764 et mise en place 1767. L'idée est d'organiser le croisement sur un espace restreint. Comme les eaux du fleuve ne peuvent pas passer sous le canal par un aqueduc à cause du manque de pente, elles franchiront le canal au-dessus ! Comment ? Grâce à un ponton qui occupe toute la largeur du canal. Le ponton est remis à proximité de l'ouvrage et mis en place dès que des orages s'annoncent. Les eaux du Libron en crue déferlent alors au-dessus comme dans une gouttière. Les sables et graviers glissent sur le ponton et passent au-dessus de la cuvette du canal sans pouvoir s'y déposer. Il démontre rapidement son efficacité. Progressivement amélioré, il est utilisé pendant presque un siècle. Son seul défaut : lors des crues, la position du ponton empêche tout passage aux bateaux et la navigation est arrêtée. Pour solutionner ce problème le directeur de la division d'Agde, l'ingénieur Loysel, imagine en 1826 un dispositif pour faire passer les eaux de crue sur deux points dissociés ouverts en alternance. Cette idée n'obtient pas l'agrément du directeur général et reste à l'état de projet... Au moment où la Compagnie du canal du Midi lance de gros programmes d'investissement comme le pont-canal sur l'Orb à Béziers, pour mettre la voie d'eau en état d'affronter la concurrence annoncée de la voie ferrée, la question du Libron réapparaît. En 1853, Urbain Maguès, alors Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et directeur général du canal, reprend à son compte l'idée de Loysel. Il conçoit le système des aqueducs mobiles qui doivent reconstituer alternativement le lit du Libron. Son plan est approuvé en 1854. Le décret de déclaration d'utilité publique est promulgué par Napoléon III le 10 février 1855 (Décret Impérial pour l'amélioration de la navigation au passage de la rivière d'Orb à Béziers, du torrent du Libron, et de la rivière d'Hérault à Agde). Les travaux L'ouvrage sépare le lit du Libron en deux bras. A l'approche d'un bateau, on oriente les flots du fleuve vers un aqueduc mobile déployé au-dessus du canal du côté le plus éloigné du point d'arrivée du bateau. Celui-ci peut alors s'engager dans une passe aménagée pour gagner un bassin d'attente situé au centre. Un autre aqueduc mobile est alors placé au-dessus du canal en arrière du bateau. On y oriente ensuite les flots du Libron. Reste alors à replier l'aqueduc mobile qui se trouve en avant du bateau pour libérer le passage et lui permettre de repartir. Ce dispositif a un double avantage, il permet à la navigation de ne pas s'arrêter et évite les dépôts dans le canal et les problèmes de curages qui en découlent. Le système des ouvrages du Libron est présenté à l'exposition universelle de Londres en 1862, au pavillon des Travaux public de France. Un prix est décerné à Urbain Maguès et Achille Simonneau, les instigateurs du projet.

Description du site en 2023

L'ouvrage est encore utilisé de nos jours dans les conditions d'exploitation proches de celles d'origine. Des agents VNF en charge de la gestion du canal, sont positionnés sur ce site. L'environnement actuel et de proximité est majoritairement composé d'offres loisirs et tourisme incluant des équipements ludiques (de type parc de loisirs) et des hôtelleries de plein air.

	Type	État
Accueil touristique	Néant	Néant
Interprétation	3 panneaux explicatifs sur les mécanismes de l'ouvrage	encore lisibles, les 3 panneaux sont datés et les textes sont (trop) fournis. Les schémas sont par contre très accessibles pour une majorité de public

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Pas d'accueil mais présence d'agents VNF sur site en saison de navigation
Fréquentation	Aucune donnée disponible

Accessibilité			
		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	L'ouvrage est sur le canal	Néant
X	Vélo	Accessibilité possible mais pas dédiée (détour proposé)	Néant
X	Piéton	Accessibilité possible mais pas dédiée	Néant
X	Transports en commun	Ligne A12 - arrêt "Méditerranée"	Néant
X	Parking	Pas de place dédiée aux ouvrages mais nombreux parking à proximité	Néant
2. Le projet			
Contenus du futur équipement			
Concept Global		Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
Thématique principale		3. Prouesse technologique, ouvrage d'art et architecture	
Partie de la thématique traitée		Prouesse technologique et mise en œuvre de solutions spécifiques notamment au 17ème et 18ème siècle	
Justification de la thématique		La singularité technique de l'ouvrage en fait un parfait représentant de la thématique, notamment sous le couvert de la "prouesse technologique"	
Spatialisation de la thématique		Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif	
Données du projet et possibles orientations		<p><b>Orientations proposées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- innovations technologiques des ouvrages du canal du Midi</li> </ul> <p><b>Détails :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De part sa technicité et sa singularité, les ouvrages du Libron doivent faire l'objet d'une interprétation sur site. L'objectif est double : actualiser et remplacer l'interprétation en place et qualifier les espaces d'accueil pour rendre le parcours usagers plus visible, lisible et limpide.</li> <li>- actualisation de l'interprétation : il y a actuellement trois panneaux explicatifs sur l'ouvrage, en 3 langues et qui sont situés sur les points en lien direct avec le contenu de l'interprétation. Celui-ci est plutôt de bonne facture, réussissant l'équilibre entre l'approche scientifique et la nécessaire vulgarisation. Un travail est à mener pour apporter plus de cohérence à l'ensemble, et rendre le parcours plus logique et incrémental et pour ouvrir la thématique à d'autres prouesses technologiques du canal afin de faire prendre conscience au visiteur du génie mis en œuvre lors de la réalisation du canal, mais aussi tout au long de son histoire.</li> <li>- qualification de l'espace d'accueil : l'état actuel n'est pas satisfaisant, par un déficit de visibilité, par des cheminements non sécurisés (chute de branche en juillet 2022) et par un parcours difficilement identifiable. L'objectif n'est pas d'artificialiser davantage le site mais bien d'organiser qualitativement le site : par une signalétique dédiée, par du mobilier d'accueil permettant de clarifier les points de centralité et surtout de sécuriser le site. Il s'agit aussi de valoriser, par la perception, le passage des bateaux ainsi que les différents et nombreux rouages de l'ouvrage (comme par exemple les roues, câbles et autres systèmes de leviers).</li> </ul>	
Interconnexion avec les autres sites		Les ouvrages du Libron doivent renvoyer aux écluses de Fonseranes, autre prouesse technologique et site pionnier relevant de la thématique. Ils doivent aussi faire référence au programme de 1855 pour améliorer la navigation au franchissement de l'Orb (pont-canal) et de l'Hérault (traille + construction de l'écluse de Prade + aménagement d'un chenal dans le lit de l'Hérault). Le site est par ailleurs logiquement en interconnexion avec d'autres sites liés par la prouesse technologique comme la voûte Vauban, le Malpas ou l'écluse ronde d'Adge, même s'ils ne portent pas cette thématique principale, devront être évoqués.	
Atouts		Site inscrit Monument Historique. Les maquettes d'étude sont conservées et également classées MH. Relative isolation du site Proximité d'un lieu d'accueil touristique majeur du département (même si la connexion n'est pas évidente physiquement et mentalement)	
Contraintes		L'ouvrage est contraint par le milieu naturel l'entourant (forêt, marais, garrigue) Certains passages sur l'ouvrage peuvent être dangereux notamment pour les enfants.	
Conditions de réussite		Les conditions d'accès au site ; Interprétation respectueuse du site ; Donner au visiteur des clés de lecture du site ; Ouverture de la thématique au-delà du site ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; L'absence de contrainte pour les barragistes qui vivent sur site ; Prise en compte de l'évolution de la dynamique du site due aux changements climatiques ; Entretien régulier du site et des aménagements.	
Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	20 à 25 000 € + si intervention d'un paysagiste	6 mois
Programmation muséo-scénographique, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition		6 mois à 1 an
réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 100 000 €)	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 1 an)
4. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	Communauté de communes Hérault Méditerranée, Vias		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation globale LES ONGLOUS

#### 1. Description du site

##### Situation géographique

Intercommunalité	Sète Agglopôle Méditerranée
Commune	Marseillan



##### Équipement existant

Historique	<p>Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'aménagement de l'embouchure du canal dans l'étang de Thau se limite à des travaux sur les jetées qui prolongent le canal dans l'étang. Comme les barques du canal du Midi n'ont pas de moteur (elles en seront équipées dans les années 1920 seulement), elles sont tirées par des chevaux depuis le chemin de halage. Celui-ci s'arrêtant aux Onglous, comment faire pour traverser l'étang ? En installant une petite voile carrée sur le mât de charge, tout simplement. Rares sont les patrons de barque naviguant sur le canal qui s'aventurent sur l'étang où les conditions de navigation sont compliquées par la force des vents. Les bateaux qui assurent la traversée sont surtout des patrons originaires de Marseillan qui possèdent des barques aux formes adaptées à cette navigation. Des opérations de transbordement de marchandises sont alors nécessaires. La figure du site va changer radicalement à partir de 1834. A cette date, la compagnie du canal du Midi met en service un remorqueur à vapeur pour tracter les barques jusqu'à Sète. Des bâtiments sont alors construits, d'abord en rive droite (du côté du chemin de halage) puis en rive gauche. Ces derniers sont destinés aux personnels des remorqueurs à vapeur. Un phare équipe le bout de la jetée à partir des années 1850. Malgré la concurrence des voies de chemin de fer, les activités de ce petit monde perdurent jusqu'au début des années 1930. Après, la motorisation des bateaux rend les remorqueurs inutiles. Les bateaux ne font que passer, sans s'arrêter. Le port des Onglous perd à ce moment la majeure partie de son activité. Les lieux sont alors investis par des pêcheurs de l'étang qui sont autorisés à occuper les bâtiments de la rive gauche et à y amarrer leurs barques. Le logement du capitaine du remorqueur est converti en maison de vacances réservé aux agents du canal. Dans les années 1980, l'école de voile des Glénans s'installe dans les vastes bâtiments de la rive droite qui sont alors entièrement restaurés.</p>
------------	---

Description du site en 2023	<p>Située sur la commune de Marseillan, la Pointe des Onglous représente l'extrémité orientale du canal du Midi. Il s'agit du débouché dans l'étang de Thau, où les eaux du canal se mélangent avec celles de l'étang. Ponctué par un petit phare à l'extrémité d'une jetée, ce lieu symbolique offre un panorama sur le Mont Saint-Clair, sur l'Étang de Thau, les parcs à huîtres et sur le port classé de Marseillan. Fort animé au XIX<sup>e</sup> siècle, le port des Onglous est aujourd'hui peu actif. Seule l'école de voile des Glénans lui apporte encore un peu d'animation. Deux grandes jetées en pierres de taille, dont celle du sud qui s'avance plus au large pour protéger les bateaux du vent, marque à la fois la fin et l'entrée du canal. A proximité de la jetée se trouve la maison de l'ancien garde-pilote. Aujourd'hui, la vie du port des Onglous est rythmée par les exercices de l'école de voile, les allers et venues des barques des pêcheurs et le passage des bateaux de promenade et ceux des plaisanciers. Ce lieu symbolique et en dehors du temps offre un magnifique panorama sur l'étang de Thau depuis le phare accessible à pied.</p>
-----------------------------	--

	Type	État
Accueil touristique	Néant (en dehors du Port et de l'école de voile)	
Interprétation	Néant	

##### Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Néant
Fréquentation	Les plaisanciers terminant cette partie du canal du Midi, et inversement ceux venant de l'étang de Thau

##### Accessibilité

	Actuelle	Evolutions envisagées
X Bateau	Le site est accessible par bateau	Néant
X Vélo	Accessibilité par la jetée sud jusqu'au phare des Onglous	Néant
X Piéton	Accessibilité par la jetée sud jusqu'au phare des Onglous	Néant
X Transports en commun		Néant
X Parking	L'accessibilité n'est pas possible directement (parking à proximité du domaine des Onglous)	Néant

## 2. Le projet

### Contenus du futur équipement

<b>Concept Global</b>	<b>Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution</b>
<b>Thématique principale</b>	<b>Navigation et autres usages du canal</b>
Partie de la thématique traitée	L'ouverture sur la Méditerranée et les particularités de navigation entre le canal et l'étang de Thau : les solutions mises en œuvre.
Justification de la thématique	A l'échelle du canal
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
Données du projet et possibles orientations	<b>Orientations proposées :</b> - Étant localisé sur un point singulier du canal (son extrémité orientale), une présentation générale du tracé et quelques données générales semblent faire sens - L'ouverture vers la mer et les difficultés de navigation liées au passage du canal à l'étang de Thau <b>Détails :</b> L'espace situé en face de l'école de voile, est propice à l'accueil du public par ses dimension et son ouverture paysagère. La possibilité d'investir un bâtiment sera à étudier. La maison du capitaine des remorqueurs à vapeur est aujourd'hui maison de vacances pour les agents du ministère de l'écologie. Les anciens logements des matelots sont quant à eux très dégradés. Selon l'opportunité de disposer d'un bâtiment d'accueil, le scénario d'interprétation à développer en extérieur sera différent. L'opportunité d'inclure le site d'interprétation spécifique du pont des Onglous dans ce parcours de visite sera à envisager. Divers indices encore présents mais peu lisibles pour le visiteur permettront d'évoquer l'arrivée des barques depuis le canal du Midi et les différentes solutions mises en place pour poursuivre le transport des marchandises vers la Méditerranée selon les périodes. Un lien pourra être créé avec les zones naturelles à proximité, et notamment la réserve naturelle du Bagnas. <u>Le site ne possède pas de parking et la circulation motorisée des visiteurs sera à construire</u>
	Interconnexion avec les autres sites
Atouts	Le panorama sur l'étang de Thau La ligne de mire représentée par la jetée sud et le phare des Onglous (qui plus est est de couleur vive) Le caractère marin du site (absent sur les autres sites du canal)
Contraintes	L'accès au phare est difficile à appréhender Rien de grandiose malgré tout au regard de la fonction "porte" du canal du Midi
Conditions de réussite	Accessibilité du site ; Interprétation respectueuse du site ; Donner des clés de lecture au visiteur : rendre compte de l'importance de ce site "porte" du canal" ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; Entretien régulier du site et des aménagements.

### Phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Diagnostic architectural selon nature et ambition du projet	Architecte du patrimoine	15 à 20 000 €	1 an
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	20 à 25 000 € + si intervention d'un paysagiste + si intervention d'un architecte du patrimoine	
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet Architecte du Patrimoine selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition		
réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 100 000 à 150 000 € hors utilisation du bâtiment)	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 1,5 à 2 ans hors intervention sur le bâtiment)

## 4. Les acteurs du projet

Porteur(s) de projet	CA Sète Agglopolie Méditerranée, Marseillan
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, RN, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs

# Annexe 9 : fiches actions génériques



<p>Données du projet et possibles orientations</p>	<p>En tant que maillon dans la liaison Atlantique - Méditerranée, le canal du Midi traverse des territoires sur deux bassins versants et une diversité de paysages marquant le passage entre le bassin aquitain et la mer Méditerranée, et des influences géographiques, climatiques et culturelles qui traduisent cette gradation depuis les grandes plaines cultivées jusqu'aux littoraux. Il traverse ainsi 5 typologies de grands ensembles géographiques et paysagers (Montagne Noire, Agglomération toulousaine, Lauragais, Minervois, Méditerranée), différents types de milieux et écosystèmes, sur 10 unités paysagères qui se déploient au fil de l'eau. Ces grands ensembles paysagers sont encadrés au sud par les piémonts pyrénéens et la Montagne Noire au nord.</p> <p>Le canal du Midi constitue ainsi un transect de découverte des paysages ruraux, au fil de l'eau, entre Midi toulousain et Midi méditerranéen donnant à voir et à découvrir des paysages ruraux ou urbains plus ou moins proches du canal du Midi, dont la perception est indissociable de la qualité de l'ouvrage lui-même. En dehors des sites urbains, les paysages du canal du Midi ont ainsi été classés au titre des sites sur la base du critère « pittoresque », en plus des critères « historique » et « scientifique », au fondement de valeur patrimoniale.</p> <p>Le canal du Midi, pour des questions hydrauliques et de navigation, a épousé les courbes de niveau des territoires traversés et s'est ainsi inscrit harmonieusement dans la topographie. Il compose le paysage. Adossé ou lové dans les grands ensembles géographiques traversés, il révèle ainsi la géomorphologie des paysages : sillon et coteaux du Lauragais, collines de La Piège, Montagne Noire et Cabardès, montagne de l'Alaric, « Mechs » du Minervois, massifs de Fontfroide et de la Clape. L'essence même de cet ouvrage est ainsi intimement liée à la configuration géographique et paysagère des espaces qu'il traverse.</p> <p>Çà et là, des points hauts laissent paraître des vues panoramiques permettant d'apprécier le canal qui n'est souvent perceptible que par la présence d'une ligne d'arbres et permettent d'apprécier le contexte territorial avec lequel le canal a été et est en interaction. En cela, les paysages participent de la mise en scène du canal et de la lecture et la compréhension de ses interactions avec les paysages traversés. Ainsi le canal a généré ou permis d'accroître nombres activités économiques qui ont structuré les grands paysages avec le développement d'agglomérations et de territoires agricoles spécialisés terroirs (grandes cultures, viticulture, vergers...).</p> <p>Ces vues panoramiques permettent aussi de comprendre que le tracé du canal s'inscrit dans un grand couloir historique et naturel de communication, entre les reliefs, et différents aménagements témoignent de ce riche passé de couloir de circulation. Ainsi, dans la plaine languedocienne, le canal suit le parcours de la voie Aquitaine antique. Le canal constitue également un trait d'union entre les différentes villes du Languedoc (Toulouse, Villefranche-du-Lauragais, Revel, Castelnaudary, Bram, Carcassonne, Trèbes, Homps, Capetang, Béziers, Agde, Sète, Narbonne). Axe principal des communications Est-Ouest en Languedoc de la fin du XVIIIe au milieu du XIXe siècle, le canal fut doublé par la voie de chemin de fer Bordeaux-Sète inaugurée en 1857. Le réseau routier n'est pas en reste avec un axe de routes nationale et autoroutière (l'autoroute des deux mers a été inaugurée en 1979) qui se surimpose au canal. Même le transport aérien empruntera un temps l'axe du canal, du temps des liaisons aéropostales Toulouse-Méditerranée et avant l'invention des moyens</p>
<p>Principes de mise en œuvre muséo-scénographique possibles</p>	<p>Le principe général de mise en œuvre muséo-scénographique de ces sites d'interprétation paysagère reposera sur la découverte et la lecture de vastes paysages et les interactions qu'ils ont avec le canal. Les modules d'interprétation sur ces points de hauteur devront être accessibles tant que possible aux PMR et aux mal- ou non-voyants et aux mobilités douces. Leur intégration paysagère en proximité devra faire l'objet d'une grande attention, d'autant que certains de ces sites de hauteurs bénéficient de protection spécifique (MH, sites à caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque...). Il conviendra de procéder à des aménagements de sites discrets, spécifiques et adaptés aux particularités de chaque site (projet au cas par cas), comprenant notamment des dispositifs de lecture et compréhension des paysages visibles, des éléments d'assise favorables à la contemplation, et autant que possible, des solutions d'ombrage, pour le confort des usagers.</p>



Interconnexion avec les autres sites	<p>Si chaque site d'interprétation paysagère doit être conçu pour le paysage qu'il permet de dévoiler, l'ensemble de ces sites appartient au schéma d'interprétation du canal du Midi et doivent faire cohérence.</p> <p>-la thématique 7 Paysages et Territoires traversés sera traitée de manière approfondie et systématique sur le site pilier du Malpas (Nissan-lez-Ensérune dans l'Hérault). Chaque site d'interprétation paysagère devra y faire référence / y renvoyer.</p> <p>-chaque site d'interprétation paysagère devra créer du lien avec les autres sites dont les contenus seront étroitement liés (par exemple une exploitation agricole appartenant audit paysage interprété).</p> <p>Ainsi, les types de sites suivants pourront, selon la pertinence, être évoqués :</p> <p>-les 5 sites d'interprétation globale dont un est spécifiquement lié à la thématique 7 (Port Lauragais), les autres étant associés à d'autres thématiques : Halte fluviale et arborium Villesèquelande, pont, lavoir (7,8) ; Carcassonne/ Port / Écluse n°38 (2, 5, 7) ; Port de Trèbes/ Écluse n°44/ Moulins (2, 5, 7) ; Port de Capestang/ Pont de Saisse, quai, maison du contrôleur, aqueduc, brèche (3, 4, 7) ;</p> <p>-les 39 sites d'interprétation périphérique qui traiteront de la thématique 7 dont, entre autres, La Halle aux Grains (7), Parc des Cinquante (7), Briqueterie du Sicoval (7), Moulin du Montbrun (7), Château d'Ayguesvives (7), Phare de l'aéropostal de Baziège (7), Auzeville (7), Moulins à vent des Terres du Lauragais (7), Phare aéropostal de Montferrand (7), Poterie Not (7)... ;</p> <p>- ainsi que la quarantaine de sites spécifiques, renvoyant à des paysages de proximité vus du canal ou vus de sites vers le canal ou encore à des activités ayant particulièrement profités de la présence du canal.</p>
--------------------------------------	--

#### Phasage type de la mise en œuvre des projets

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (H)	Durée (hors temps de constitution et de réponse aux marchés publics)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	muséographe	par site : 30 000 € à 40 000 €	3 mois
Programmation muséo-scénographique et paysagère	scénographe, paysagiste-concepteur muséographe		1 an / site
réalisation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation	en fonction de l'étude de programmation

#### 4. Les acteurs des projets

Porteur(s) de projet	Les collectivités territoriales où se situe chaque projet
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme
Acteurs scientifiques	DREAL, universitaires, chercheurs

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Site d'interprétation spécifique Fiche générique



#### 1. Le projet

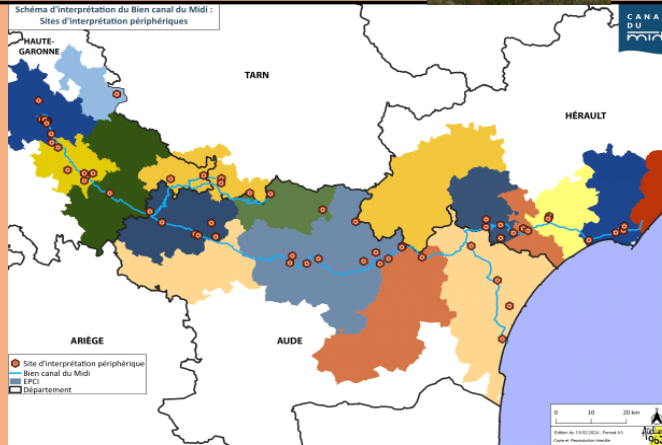
Concept global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique d'interprétation	<p>Le prisme de l'interprétation du site est défini dans le schéma d'interprétation parmi les thématiques suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les projets de construction du canal jusqu'à l'Edit de 1666</li> <li>2. La construction et gestion du canal du Midi depuis l'Edit de 1666</li> <li>3. Prouesse technologique, ouvrages d'art et architecture</li> <li>4. La gestion de l'eau du canal du Midi</li> <li>5. Navigation et autres usages du canal</li> <li>6. Hommes et Femmes du canal</li> <li>7. Les paysages et territoires traversés</li> <li>8. La biodiversité</li> </ol>
Situation géographique	Sites répartis tout au long du canal
Traitement de la thématique	A l'échelle de chaque site
Contenus de la valorisation	<p>Un site d'interprétation spécifique a vocation à être valorisé à son échelle par un dispositif d'interprétation qui peut être léger.</p> <p>La thématique définie au schéma d'interprétation pour chaque site servira de porte d'entrée à sa valorisation, afin d'éviter une trop grande redondance du discours d'un site à l'autre. Le concept global constituera le message de base à faire passer au visiteur.</p> <p>Le/les média(s) présents sur le site auront pour objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. de remettre le site dans son contexte historique, technologique, social, territorial, etc. au regard de la thématique traitée ;</li> <li>. de faire prendre conscience au visiteur du rôle et de la place du site dans l'ensemble "canal du Midi" ;</li> <li>. de montrer comment ce site a évolué au cours du temps dans sa forme, dans sa fonction, dans son usage.</li> </ul> <p>Chaque site interprété devra comporter au minimum un "marqueur canal du Midi" (cf. fiche action transversale "Marqueur canal du Midi").</p>
Interconnexion avec les autres sites	<p>Des renvois seront à prévoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. sur le site pilier référent de la thématique ;</li> <li>. sur des sites importants proches géographiquement ;</li> <li>. sur les sites périphériques proches géographiquement ;</li> <li>. sur le territoire.</li> </ul>

Préconisations de médiation	<p>Les aménageurs du site devront utiliser les "marqueurs du canal" (non encore définis à ce jour). Ceux-ci pourront possiblement être la seule valorisation du site.</p> <p>Si les aménageurs souhaitent mettre en place d'autres types de médiation, voici quelques préconisations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. commencer par définir le fond scientifique du discours (avant la forme) ;</li> <li>. ne pas délivrer un discours purement scientifique ;</li> <li>. penser aux différents publics (enfants, étrangers, navigants, etc.) ;</li> <li>. s'inspirer de l'esprit du lieu et préférer des médias originaux et adaptés au site ;</li> <li>. favoriser le sensoriel et l'émotion plutôt que l'informatif ;</li> <li>. préférer l'illustration, la manipulation, l'expérience, au texte (les textes ne sont souvent pas lus et retenus à seulement 10 %) ;</li> <li>. utiliser les opportunités offertes par le site : présence d'un pont permettant la prise de hauteur ; perspective possible sur un alignement d'arbre ; etc.</li> <li>. penser à l'expression artistique sur la forme et sur le fond (utiliser les savoir-faire des artistes et artisans du territoire) ;</li> <li>. les nouvelles technologies offrent de nombreuses possibilités (mais attention à la fragilité des dispositifs, à l'accès au réseau, à l'obsolescence et au public visé) ;</li> <li>. construire les dispositifs comme possibles supports à la médiation humaine ;</li> <li>. traduire les textes et audios a minima en anglais.</li> </ul> <p>La marque canal du Midi et la charte graphique associée devront être utilisées sur les différents médias.</p> <p>Remarque : il est préconisé d'effectuer des interprétations par lots de sites pour avoir une cohérence dans les propos et éviter des formes de redondance. Cela peut également engendrer des économies budgétaires.</p> <p>Les "lots" de sites peuvent concerner des sites qui se trouvent sur la même collectivité, et dans ce cas il peut être intéressant de les traiter dans le même temps que des sites d'interprétation globale ou sites pilier (proximité géographique et/ou proximité thématique). Il peut également être envisagé de traiter une série de sites répartis le long du canal, sur des collectivités différentes. Cela permettrait de programmer la valorisation des sites d'interprétation spécifiques sur plusieurs années, toujours dans un souci de cohérence et de répartition territoriale.</p>
Préconisation d'aménagements	<p>Les médias d'interprétation ne sont pas les seuls éléments de valorisation d'un site. L'accueil du visiteur est primordial :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. signalétique d'accès ;</li> <li>. aménagement et entretien des abords ;</li> <li>. équipements type racks à vélo, bancs, etc.</li> </ul> <p>Un aménagement paysager peut également être essentiel pour la valorisation d'un site et même faire partie de son interprétation : ouverture sur un paysage, une perspective, incitation à la contemplation, au repos, à la rêverie, etc.</p>
Nombre de sites d'interprétation spécifique potentiels	192
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Des sites multiples permettant des types de valorisation variés.</li> <li>. Des thématiques définies qui donnent un axe et une cohérence au discours.</li> <li>. Des sites qui font partie d'un tout, reconnu patrimoine mondial par l'UNESCO et site classé au titre des paysages.</li> <li>. Des "marqueurs du canal" et une marque canal du Midi qui permettent une cohérence.</li> <li>. Différents publics peuvent être touchés.</li> </ul>
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Des publics divers.</li> <li>. Des discours à accorder entre les différents sites.</li> <li>. L'évolution potentielle des sites et de leur dynamique dues au changement climatique.</li> </ul>
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Penser le site et sa valorisation dans l'ensemble canal du Midi.</li> <li>. Penser globalement la valorisation du site (accueil, interprétation, aménagements).</li> <li>. Prévoir un entretien régulier du site et de ses aménagements.</li> <li>. Ne pas baser la valorisation uniquement sur des panneaux : être original dans la médiation.</li> <li>. Garder à chaque site sa spécificité.</li> <li>. Avoir un discours qui s'adresse au plus grand nombre.</li> <li>. Avoir une interprétation de qualité (s'entourer de professionnels)</li> <li>. Entretien régulièrement le site et les aménagements.</li> </ul>

Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps de constitution et de réponse aux marchés publics)
Diagnostic scientifique	Muséographe	1 000 € à 5 000 €	3 mois
Programmation muséo-scénographique	Scénographe Muséographe (Selon le projet : architecte, architecte du patrimoine, paysagiste)		6 mois à 1 an (hors validation DREAL et UDAP)
Réalisation	En fonction de la programmation	2 000 € à 10 000 €	En fonction de la programmation
La mise en œuvre de plusieurs site en même temps permettra a priori des économies budgétaires et une réduction du temps de réalisation			
2. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet envisageable(s)		Commune, Communauté de Communes, VNF, PETR, PNR, etc.	
Acteurs associés (potentiels)		VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme, PETR, PNR, etc.	

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Sites d'interprétation périphérique Mémento



### 1. Le projet

Concept global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique d'interprétation	Le prisme de l'interprétation du site est défini dans le schéma d'interprétation parmi les thématiques suivantes : 1. Les projets de construction du canal jusqu'à l'Edit de 1666 2. La construction et gestion du canal du Midi depuis l'Edit de 1666 3. Prouesse technologique, ouvrages d'art et architecture 4. La gestion de l'eau du canal du Midi 5. Navigation et autres usages du canal 6. Hommes et Femmes du canal 7. Les paysages et territoires traversés 8. La biodiversité
Situation géographique	Sites répartis tout au long du canal ou dans sa périphérie plus ou moins proche
Traitement de la thématique	Selon le rapport du site avec le canal du Midi
Contenus de la valorisation	Le canal du Midi n'étant pas la thématique principale du site, la médiation aura pour objet d'éclairer le visiteur sur le lien entre le site et le canal.
Nombre de sites potentiels	60

### Préconisations méthodologiques

Les sites périphériques sont de nature et d'objet très différents : sites de visites, bâtiments publics, sites privés, domaines viticoles, etc. Leur volonté et leur possibilité de valoriser leur lien avec le canal sera ainsi très variable. Plusieurs cas de figure peuvent se présenter :

<b>Cas 1. Le site périphérique est à proximité immédiate d'un site pilier, site d'interprétation globale ou site d'interprétation paysagère</b>	<b>Cas 2. Le site périphérique est plus éloigné d'un site pilier, site d'interprétation globale ou site d'interprétation paysagère</b>
Par exemple : la halle aux grains de Toulouse très proche du futur site pilier du Château du canal, ou le phare de l'aéropostale de Montferrend sur le même site que le site d'interprétation paysagère de Montferrend. Dans ce cas, la possibilité d'intégrer ce site périphérique à l'interprétation du site plus important sera à étudier lors de la mise en place du site du canal du Midi. En effet, cela n'aura pas de sens pour le visiteur de séparer les deux dans son parcours de visite.	Par exemple : les moulins du Lauragais. Dans ce cas, lors de la mise en place des sites piliers, sites d'interprétation globale ou sites d'interprétation paysagère les plus proches géographiquement et/ou en termes de thématique, le renvoi réciproque de l'un à l'autre devra être étudié.
Concertation	Dans chacun de ces cas, il conviendra de consulter les gestionnaires des sites périphériques lors de la mise en place des sites piliers, sites d'interprétation globale ou sites d'interprétation paysagère, dans le périmètre du territoire du porteur de projet, afin d'établir en concertation les liens et renvois qui peuvent être faits entre le futur site du canal du Midi et les sites périphériques appartenant à ce même territoire.

# Annexe 10 : Fiches actions transversales

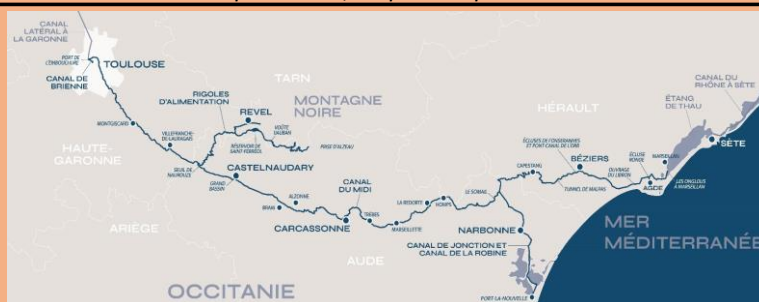
Schéma d'interprétation du canal du Midi	
Coordination et mise en œuvre du schéma d'interprétation du canal du Midi <i>Action transversale</i>	
1. Le projet	
Constat	<p>Le schéma d'interprétation du canal du Midi prévoit un déploiement de l'interprétation du canal du Midi selon une quarantaine d'actions, concernant potentiellement environ 300 sites d'envergures différentes, et selon un discours réparti sur 8 thématiques d'interprétation.</p> <p>Si les actions envisagées ont toutes pour objectif la valorisation patrimoniale du canal du Midi, les projets sont divers (en type de médiation et en ambition) et à des stades de réalisation allant du "déjà en place" à la simple intention.</p> <p>Par ailleurs ces actions sont portées par de nombreux acteurs, de formes juridiques et de tailles diverses : collectivités locales en majorité (de la commune au département, essentiellement des EPCI), privés (associations essentiellement).</p> <p>Pour l'élaboration du schéma d'interprétation, de nombreuses instances de concertation ont été réunies et sollicitées à plusieurs reprises à chaque étape, afin de prendre une part active à celle-ci. Pour la mise en œuvre du schéma, une coordination et un pilotage dans un processus participatif est nécessaire à l'échelon régional pour un déploiement cohérent et qualitatif de l'interprétation sur le canal du Midi.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Garantir la continuité et la cohérence du discours sur l'ensemble des projets de valorisation patrimoniale, ainsi que leur répartition territoriale sur le canal du Midi.</li> <li>. Accompagner les porteurs de projets pour la mise en œuvre de leurs actions de valorisation patrimoniale sur le canal du Midi et favoriser leur qualité.</li> <li>. Proposer une communication et une promotion communes et coordonnées sur les différentes actions de valorisation patrimoniale sur le canal du Midi.</li> </ul>
Formes de l'action	<p>Garantir la continuité et la cohérence du discours sur l'ensemble des projets de valorisation patrimoniale, ainsi que leur répartition territoriale sur le canal du Midi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. s'appuyer sur la gouvernance du Bien canal du Midi pour mettre en œuvre le schéma d'interprétation et l'adapter si nécessaire ;</li> <li>. connaître l'ensemble des projets réalisés, en cours et à venir ;</li> <li>. participer à la définition du contenu et au comité scientifique (lorsqu'il existe) ;</li> <li>. participer au comité de pilotage des projets ;</li> <li>. mettre en place un processus d'élaboration de marqueurs canal du Midi, communs à tous les sites ;</li> <li>. concevoir une signalétique et un design commun (une identité visuelle) à l'ensemble des sites ;</li> <li>. proposer des médiations et des rapprochements entre les sites ;</li> <li>. réaliser la valorisation de sites d'interprétation spécifiques par lot, sur l'ensemble du linéaire ;</li> <li>. porter des projets d'interprétation concernant l'ensemble du linéaire ;</li> <li>. être force de proposition pour la réalisation de projets.</li> </ul> <p>Accompagner les porteurs de projets pour la mise en œuvre de leurs actions de valorisation patrimoniale sur le canal du Midi et favoriser leur qualité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. apporter aux porteurs de projets des éléments de méthode pour réaliser un projet d'interprétation (sensibilisation, outils, exemples de CCTP...);</li> <li>. accompagner les porteurs de projets dans la mise en tourisme des sites (public cible, parcours client) ;</li> <li>. sensibiliser les porteurs de projets à la nécessité de l'entretien régulier des sites et les aider à prévoir et organiser cet entretien dans le temps ;</li> <li>. faire la promotion d'exemples divers et réussis de projets d'interprétation sur le canal du Midi ou ailleurs.</li> </ul> <p>Proposer une communication commune sur les différentes actions de valorisation patrimoniale sur le canal du Midi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. mettre en place des outils de communication communs (brochure, pages du site internet, etc.) ;</li> <li>. proposer des circuits de visites.</li> </ul>
Cibles	Toute structure porteuse d'un projet de valorisation du patrimoine du canal du Midi
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>. De nombreux acteurs existants</li> <li>. De nombreux projets à mettre en œuvre</li> <li>. Une feuille de route élaborée en commun</li> <li>. Des volontés locales de valoriser le canal du Midi</li> </ul>
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Une disparité des acteurs et des modes d'action</li> <li>. Des projets à différents stades de conception et réalisation</li> <li>. Des budgets parfois difficiles à mettre en phase avec des ambitions</li> </ul>
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Avoir une véritable co-construction de la mise en œuvre du schéma d'interprétation du canal du Midi, dans la continuité de son élaboration.</li> <li>. Être à l'écoute des territoires tout en gardant une vision d'ensemble du canal du Midi.</li> <li>. Être porteur d'une valorisation qualitative du canal du Midi, de la réalisation au fonctionnement et à l'entretien de chaque site.</li> </ul>
Modalités de mise en œuvre	<p>Cette coordination de mise en œuvre nécessite 0,25 et 0,5 ETP selon le nombre de projets et l'ambition en termes de temporalité et de quantité. Le temps de coordination sera probablement plus important au début de la mise en œuvre, plusieurs projets importants pouvant être lancés en même temps. Elle pourra également suivre le déploiement progressif et par lot des sites spécifiques.</p> <p>Les différentes instances de concertation du canal du Midi (comité technique, comité de Bien) ou les instances spécifiques créées pour l'élaboration du schéma d'interprétation (comité technique tourisme, culture ; comité scientifique) du canal du Midi pourront être réunies régulièrement afin de travailler sur des points particuliers (communication, marqueurs du canal, etc.) et également pour vérifier et valider la mise en œuvre du schéma d'interprétation au travers des différents projets réalisés, en cours ou à venir.</p>
2. Les acteurs du projet	
Pilote	Co-pilotage membres de l'Entente (Etat, VNF, Région, Départements)
Acteurs associés	Membres du comité stratégique du canal du Midi

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Marqueurs du canal du Midi Action transversale



En photo ci-dessus, exemples de marqueurs



### 1. Le projet

Constat	Les visiteurs du canal du Midi n'ont pour la plupart pas conscience de l'ouvrage, de son ampleur et de la manière dont il se déploie dans l'espace, ni de son unité. Il apparaît nécessaire de marquer l'appartenance au bien UNESCO des différentes composantes du canal du Midi.
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Montrer au visiteur que le canal est un ouvrage unique en tant qu'ouvrage allant de Toulouse à la Méditerranée ;</li> <li>. Illustrer le concept global défini dans le schéma d'interprétation du canal du Midi : "Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution".</li> <li>. Donner une identité visuelle (et sonore ?) à la valorisation patrimoniale du canal du Midi en cohérence avec les valeurs et le positionnement de la marque canal du Midi.</li> <li>. Guider les porteurs de projets dans les formes d'interprétation à mettre en place sur le canal du Midi.</li> </ul>
Formes de l'action	<p>Il s'agira de concevoir deux ou trois éléments de signalétique et/ou mobilier et/ou élément de communication qui pourront être déclinés et installés sur chacun des sites du canal du Midi, quelle que soit l'envergure de l'interprétation mise en place.</p> <p>Pourraient être envisagés par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. un élément montrant au visiteur le linéaire du canal du Midi et l'endroit où le site se situe (vous êtes ici)</li> <li>. un élément de rappel historique</li> <li>. une identité sonore</li> <li>. un mobilier ou une déclinaison de mobilier</li> <li>. une signalétique et sa déclinaison</li> <li>. un élément visuel (totem, borne...)</li> <li>. un élément paysager</li> </ul> <p>Un seul élément pouvant rassembler plusieurs de ces fonctions (ex : un banc avec sur le dossier le linéaire stylisé du canal avec un point marquant la position du site).</p> <p>Un QR code renvoyant au site canal du Midi pourra être intégré à l'un des éléments.</p> <p>Des marqueurs spécifiques pourront être imaginés selon le type de site (sites pilier, sites d'interprétation globale, sites d'interprétation paysagère, sites d'interprétation spécifique, sites périphériques).</p> <p>Une fois les marqueurs définis et conçus, ils devront être installés sur l'ensemble des sites du canal du Midi au fur et à mesure du déploiement de l'interprétation des sites, chacun des sites d'interprétation du canal devant accueillir à</p>
Cibles	Porteurs de projet de valorisation patrimoniale sur le canal du Midi.
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Un Bien reconnu patrimoine mondial par l'UNESCO.</li> <li>. Peu d'interprétation déjà en place sur le canal (on part d'une "page vierge").</li> <li>. Une volonté exprimée des acteurs d'avoir une identité visuelle commune.</li> <li>. Une marque "canal du Midi" qui ne demande qu'à être déployée.</li> </ul>
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Respect des réglementations patrimoniales (site classé et Monuments Historiques).</li> <li>. Des projets de valorisation portés par des structures différentes ayant pour la plupart déjà une charte graphique et/ou une charte de mobilier.</li> <li>. Des sites divers avec chacun leur identité et leurs contraintes.</li> <li>. Des projets d'interprétation qui pourront prendre des formes diverses et d'envergures différentes dans lesquels les marqueurs devront trouver leur place.</li> </ul>

Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Coconstruire les marqueurs du canal du Midi pour répondre aux besoins et attentes des acteurs, et permettre leur bonne appropriation et leur utilisation.</li> <li>. Prévoir des éléments de qualité à la hauteur du Bien UNESCO et en cohérence avec les valeurs et le positionnement de la marque canal du Midi.</li> <li>. Faire concevoir et réaliser les marqueurs par des professionnels.</li> <li>. Réaliser l'action rapidement afin de pouvoir l'intégrer aux premiers aménagements d'interprétation sur le canal du Midi.</li> <li>. <b>Entretien régulièrement les marqueurs et les sites.</b></li> </ul>
Modalités de mise en œuvre	<p>Les marqueurs devront être définis dans un processus de concertation avec l'ensemble des acteurs de la valorisation du canal du Midi. Ils devront être conçus par des professionnels (scénographe, designer sonore, paysagiste). Les marqueurs devront être de qualité (matériaux et réalisation) et pouvoir trouver leur place dans chacun des sites, sans bien sûr les dénaturer. La marque canal du Midi devra être utilisée.</p> <p>La fourchette budgétaire pour la conception des marqueurs est estimée entre 30 et 45 000 €.</p>
<b>2. Les acteurs du projet</b>	
Pilote	VNF pour le compte de l'Entente pour le canal du Midi
Acteurs associés	Acteurs de la valorisation patrimoniale du canal du Midi



## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### **Mise en réseau de la médiation humaine** **Action transversale**

#### 1. Le projet

Constat	<p>Il existe de nombreuses actions de valorisation patrimoniale du canal du Midi via la médiation humaine. Celles-ci sont de natures très différentes. Nous pouvons citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Les visites guidées de sites (ex : le Réservoir, Château de Bonrepos-Riquet, offices de tourisme) ;</li> <li>. Les promenades en bateau commentées ;</li> <li>. Les visites et animations ponctuelles sur des sites ou des thématiques diversifiées (ex : A campo, CPIE Terres Toulousaines, Vivre le canal, VNF) ;</li> <li>. Les animations culturelles (ex : Convivencia, Escapes du canal) ;</li> <li>. La présence régulière des agents de VNF aux écluses peut également être considérée comme une forme de médiation humaine.</li> </ul> <p>Les porteurs de cette médiation peuvent être : des acteurs publics, des universitaires, des associations, des acteurs privés.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Organiser une montée en qualité des prestations notamment par une amélioration des connaissances de contenu - en lien avec le schéma d'interprétation et la marque canal du Midi- et des savoir-faire en médiation des acteurs</li> <li>. Coordonner les différentes actions et créer des actions et des dynamiques conjointes</li> <li>. Avoir une communication coordonnée et centralisée des actions de médiation</li> </ul>
Formes de l'action	<p>Créer un réseau des médiateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Organiser des temps réguliers d'échanges, partage d'expérience, connaissance mutuelle</li> <li>. Organiser des modalités d'information et d'échange : newsletter, liste de diffusion, blog, etc.</li> </ul> <p>Montée en qualité des prestations et cohérence avec le schéma d'interprétation et la marque canal du Midi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. mise en place de formations sur les axes définis par le schéma d'interprétation et les dernières connaissances liées au canal du Midi ;</li> <li>. organisation de journées de travail et de collaboration pour connaître ce qui se fait ailleurs (sur et hors du canal) ;</li> <li>. mise en place de formations à la médiation vers différents publics (grand public, enfants, initiés, publics porteur de handicap, non francophones, etc.) ;</li> <li>. mettre en place des outils de statistique et de connaissances des publics afin de mieux répondre à leurs attentes.</li> </ul> <p>Coordination des actions de médiation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. établir un programme commun ;</li> <li>. organiser la répartition thématique et spatiale du discours ;</li> <li>. construire des outils communs supports de médiation.</li> </ul> <p>Communication coordonnée et centralisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Organiser la remontée d'information pour répertorier l'ensemble des actions de médiation ;</li> <li>. Produire un ou plusieurs outils de diffusion de l'ensemble des actions de médiation (ex : page sur le site canal-du-Midi.com ; catalogue papier diffusé dans les offices de tourisme, etc.).</li> </ul>
Cibles	<p>Toute structure ou personne proposant des actions de valorisation du patrimoine du canal du Midi via la médiation humaine et souhaitant adhérer à la démarche :</p> <p>Les porteurs de cette médiation peuvent être :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. les acteurs publics, porteurs du discours officiel sur le canal du Midi (sites du canal, offices de tourisme, etc.) ;</li> <li>. les associations, les bénévoles, les érudits, les guides conférenciers, les animateurs nature, etc. (dont un certain nombre sont réunis au sein du réseau "Acteurs du canal") qui pourront ou non être associés à l'action ;</li> <li>. les acteurs privés dont la médiation n'est pas nécessairement la compétence principale (ex : promenades en bateau).</li> </ul>
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>. De nombreux acteurs existants.</li> <li>. De nombreuses actions déjà initiées.</li> <li>. La possibilité de toucher des publics diversifiés (scolaires, seniors, groupes, individuels, navigants, etc.).</li> <li>. Une répartition tout le long du canal.</li> <li>. Une souplesse d'intervention.</li> </ul>
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Une disparité des acteurs et des modes d'action.</li> <li>. Un éloignement géographique des acteurs.</li> <li>. Une démarche fondée sur le volontariat des acteurs.</li> </ul>
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Proposer des outils et actions suffisamment ambitieux pour intéresser les acteurs à la démarche.</li> <li>. Avoir une représentation significative des acteurs de la médiation humaine sur le canal du Midi.</li> <li>. Prévoir un véritable suivi des actions.</li> </ul>
Modalités de mise en œuvre de l'action	<p>Cette mise en réseau devra être organisée et mise en œuvre par un acteur volontaire et identifié . Elle pourra occuper potentiellement une personne entre 0,25 et 0,5 ETP selon le nombre d'actions et l'ambition en termes de temporalité et de quantité. Le déploiement de l'action peut se faire en deux temps : dans un premier temps les acteurs institutionnels, qui doivent être porteurs d'un discours juste, puis les autres.</p> <p>Il sera nécessaire de prévoir le financement des outils et actions (formations, promotion, etc.).</p>
<b>2. Les acteurs du projet</b>	
Pilote	<b>Porteur à définir</b>
Acteurs associés	EPCI et tout acteur proposant de la médiation humaine sur le canal du Midi

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

### Sensibilisation à la biodiversité du canal du Midi et aux paysages de proximité

#### Action transversale

#### 1. Le projet

Constat	<p>Le Bien canal du Midi dessine un ruban de 360 km à travers des terres cultivées, des villes et des villages et constitue dès lors un formidable corridor écologique (trame verte et trame bleue) qui accueille de nombreuses espèces animales et végétales. Il est composé aussi de différents écosystèmes (milieux boisés, milieux aquatiques...) qui forment des réservoirs de biodiversité. La thématique de la biodiversité est également à associer aux paysages de proximité, visibles depuis le canal, et qui sont un des éléments importants de l'inscription du canal du Midi sur la liste du patrimoine mondial. Toutefois, aucune médiation n'existe actuellement pour partager et faire comprendre cette biodiversité spécifique qui s'inscrit dans l'essence même du canal, à la fois en tant que corridor écologique et réservoir de biodiversité, ainsi que dans des paysages remarquables. De plus, la thématique de la biodiversité est la seule thématique identifiée par le schéma d'interprétation du canal du Midi qui ne sera pas portée par un site Pilier référent.</p> <p>Il apparaît donc nécessaire de pouvoir développer une action transversale de sensibilisation à cette biodiversité et aux paysages de proximité, afin de faire connaître et comprendre ce patrimoine particulier.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Faire connaître et prendre conscience de la biodiversité "ordinaire" du canal, tant sur le volet continuité écologique que réservoir de biodiversité</li> <li>. Considérer la biodiversité comme un patrimoine et favoriser une bonne appropriation des enjeux de conservation sur le canal et de ses abords pour mieux la préserver</li> <li>. Créer les liens indispensables entre protection patrimoniale, paysagère et environnementale</li> <li>. Coordonner les actions des différentes structures qui mettent en valeur et font découvrir la biodiversité et les paysages de proximité du canal du Midi, et prendre en compte le canal du Midi comme angle spécifique de valorisation dans les actions d'éducation à l'environnement</li> <li>. Avoir un discours commun et scientifiquement juste sur la biodiversité et les paysages de proximité du canal du Midi.</li> </ul>
Formes de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Créer un réseau ou s'appuyer sur un réseau d'acteurs de la sphère de l'éducation à l'environnement.</li> <li>. Proposer des animations diverses de type balades naturalistes commentées, rallyes de la nature, ateliers de sensibilisation pour les scolaires, sorties crépusculaires...</li> <li>. Les animations pourront avoir lieu sur des sites ponctuels spécifiques et/ou avec une approche cinématique pour appréhender la biodiversité au fil de l'eau.</li> <li>. Créer des outils communs, supports d'animation et d'un discours commun.</li> <li>. Former / sensibiliser les intervenants aux connaissances scientifiques et paysagères sur le canal du Midi.</li> <li>. Former / sensibiliser les intervenants aux techniques de médiation vers différents publics.</li> <li>. Mettre en place une programmation et une communication communes.</li> </ul>
Cibles	Toute structure d'éducation à l'environnement ayant pour sujet (unique ou parmi d'autres), le canal du Midi et sa biodiversité.
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Un volet biodiversité encore peu exploré en termes d'animation territoriale.</li> <li>. Des nombreuses possibilités d'animations, auprès de différents publics, y compris les scolaires.</li> <li>. Une approche valorisable d'un point de vue touristique.</li> <li>. La possibilité de s'adosser à un réseau existant et structuré d'associations de médiation environnementale sur le territoire.</li> <li>. Une mise en œuvre basée sur la médiation humaine principalement.</li> </ul>
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>. La potentielle diversité des acteurs.</li> <li>. La cohérence des animations sur l'ensemble du fil du canal.</li> <li>. L'absence de site pilier référent de la thématique Biodiversité.</li> </ul>
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Cohérence et complémentarité des actions d'animation au fil du canal, surtout au vu de la potentielle diversité des acteurs tout au long du linéaire.</li> <li>. Exploration de la dimension continuité écologique et réservoir de biodiversité et des paysages de proximité, en faisant le lien avec les autres thématiques issues du schéma d'interprétation.</li> <li>. S'inscrire dans le programme d'animation de la structure porteuse.</li> <li>. Rentrer en écho avec les actions pédagogiques des territoires traversés (ex : lien avec les centres d'animation, les écoles, collèges...).</li> </ul>
Modalités de mise en œuvre de l'action	Cette démarche d'animation d'ensemble pourra occuper une personne de 0,5 à 1 ETP au sein de la structure animatrice, selon les types et le nombre d'animations et l'ambition en termes de temporalité et de quantité.
<b>2. Les acteurs du projet</b>	
Pilote	Réseau Graine Occitanie (pressenti) en partenariat avec VNF
Acteurs associés	Etat, Région, VNF, Départements, EPCI, Education Nationale

## Schéma d'interprétation du canal du Midi

<b>Déploiement d'une valorisation sur une partie des sites d'interprétation spécifique</b>	
<b>Action transversale</b>	
<b>1. Le projet</b>	
Constat	<p>Peu de sites du canal du Midi font l'objet d'une valorisation patrimoniale. Le schéma d'interprétation du canal du Midi a permis d'identifier plus de 190 sites potentiels d'interprétation spécifique, ainsi que leurs thématiques associées, répartis tout le long du canal.</p> <p>Les acteurs souhaitent lancer rapidement le déploiement de l'interprétation du canal du Midi, afin de commencer la mise en œuvre du schéma. Certains sites - notamment les sites piliers et sites d'interprétation globale - demandent un temps assez long de construction et ne pourront être ouverts au public avant plusieurs années.</p> <p>Lancer une série de valorisation sur des sites d'interprétation spécifique, à la mise en œuvre moins complexe et moins longue, permettra une action rapide et donnera une visibilité au processus de valorisation globale du canal du Midi.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Initier le déploiement de l'interprétation du canal du Midi et donner une impulsion pour la suite.</li> <li>. Avoir une interprétation homogène, cohérente et de qualité sur les sites choisis.</li> <li>. Faire œuvre de test et d'exemple pour les autres projets de valorisation du canal du Midi et permettre ainsi de garantir une cohérence dans la forme de l'interprétation sur le canal du Midi.</li> <li>. Commencer à donner au visiteur des clés de lecture du canal du Midi.</li> <li>. Rendre visible la volonté des acteurs de valoriser le patrimoine du canal du Midi.</li> </ul>
Formes de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Sélectionner les sites cibles, selon les critères suivants :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Volonté locale et éventuelle inscription dans un projet plus vaste</li> <li>- Répartition homogène le long du linéaire du Bien canal du Midi</li> <li>- Potentiels d'interprétation du site et représentativité</li> <li>- Potentiel d'accueil des publics</li> </ul> </li> <li>- Répartition homogène en termes de nature de site (écluse, pont-canal, halte-fluviale, etc.) et de thématique traitée.</li> <li>. Lancer un marché au niveau régional pour la conception de l'interprétation.</li> <li>. Réaliser les travaux d'aménagement concomitamment sur les sites retenus pour montrer la démarche coordonnée et donner l'impulsion.</li> <li>. Intégrer à ces aménagements des marqueurs du canal (cf. fiche action dédiée).</li> </ul>
Cibles	<p>Les visiteurs du canal du Midi</p> <p>Les porteurs de projet de valorisation patrimoniale sur le canal du Midi (qui bénéficieront de l'expérience)</p>
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Un Bien reconnu patrimoine mondial par l'UNESCO, un site classé et des Monuments Historiques ;</li> <li>. Peu d'interprétation déjà en place sur le canal (on part d'une "page vierge") ;</li> <li>. Une action "pilote" sur l'interprétation du canal du Midi.</li> </ul>
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Respect des réglementations patrimoniales (site classé et Monuments Historiques) ;</li> <li>. Des projets de valorisation situés sur des collectivités différentes ayant pour la plupart déjà une charte graphique et/ou une charte de mobilier ;</li> <li>. Des sites divers avec chacun leur identité et leurs contraintes ;</li> <li>. Des projets d'interprétation qui pourront prendre des formes diverses</li> <li>. une vingtaine de projets à mener simultanément et en cohérence.</li> </ul>
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Coconstruire chaque projet avec les collectivités du territoire sur lequel il se déploie ;</li> <li>. S'inscrire dans les projets locaux tout en gardant une homogénéité d'ensemble ;</li> <li>. Prévoir des dispositifs d'interprétation de qualité à la hauteur du Bien UNESCO ;</li> <li>. Faire concevoir et réaliser les projets par des professionnels ;</li> <li>. Réaliser l'action dans un délai court (une ou deux années maximum) afin de lancer la démarche d'interprétation du canal du Midi ;</li> <li>. Entretien régulièrement les sites.</li> </ul>
Modalités de mise en œuvre de l'action	<p>Un portage unique au niveau régional sera nécessaire pour initier une démarche cohérente.</p> <p>La première étape sera de sélectionner une vingtaine de sites d'interprétation spécifique sur l'ensemble du linéaire du canal du Midi en concertation avec les territoires.</p> <p>Le contenu devra être construit en lien avec le comité scientifique.</p> <p>Il s'agira dans un deuxième temps de recruter une équipe de conception composée de professionnels (muséographe, scénographe, et sans doute paysagiste, voire architecte) qui aura en charge la conception de la vingtaine de projets d'interprétation en cohérence et complémentarité. La fourchette pour la conception muséographique - scénographique est d'environ 50 à 70 000 €HT, plus si intervention d'un paysagiste et d'un architecte. La durée est estimée à un an (hors délais liés aux marchés et aux autorisations réglementaires).</p>
<b>2. Les acteurs du projet</b>	
Pilote	VNF pour le compte de l'Entente pour le canal du Midi
Acteurs associés	Etat, Région, VNF, Départements, EPCI

# Annexe 11 : Bibliographie

## Ouvrages bibliographiques

ADGÉ Michel, *Les ouvrages d'art du Canal du Midi, conception et évolution des principaux types*, Édité à compte d'auteur, Agde, chez l'auteur, 1984, (330 p.)

ANDRE Jacques, *Guide du canal du Midi*, Castres, 1997.

ANDRE Jacques, *Guide du Canal du Midi*, Éditions Vert Azur, 2003 (287 p.)

BEAUDOIN François, *La navigation et les bateaux sur le Canal du Midi*, Éditions Les cahiers du Musée de la batellerie, n° 8, juin 1983.

BERGASSE Jean-Denis (dir.), *Pierre Paul Riquet et le Canal du Midi dans les arts et la littérature*, Édité à compte d'auteur, Cessenon, 1982 (266 p.)

BERGASSE Jean-Denis (dir.), *Le canal du Midi, trois siècles de batellerie et de voyages*, Édité à compte d'auteur, Cessenon, 1983 (356 p.)

BOUDELLAL Malika, POULET Solange, *Gens de l'eau en Pays d'Oc : Un couple de bateliers des canaux du Midi, Rose et Georges Larrose*, Éditions Garnier, Paris 1980, (128 p.)

CAMBOULIVE Miette, *Des canaux, des bateaux et des hommes : la vie des mariniers du Midi au XXe siècle*, Éditions du Mont, collection Mémoire, Cazouls-les-Béziers, 2017, (128 p.)

COTTE Michel, *Le canal du Midi, merveille de l'Europe*, Éditions Belin-Herscher, Paris, 2003.

DESCOMBES René, *Chevaux et gens de l'eau, sur les chemins de halage*, Cheminements, 2007 (255 p.)

ECKEN Claude, LACOU Benoît, *Une vie pour un canal*, BD chez Aldacom (Bulles d'Histoire) – 2009.

FELIX Alain, VAISSIERE Sébastien, *Visite sur le canal du Midi*, Loubatières, 2007.

GAST René, DEBRU Jacques (photos), *Le canal du Midi, histoire d'un chef d'œuvre*, Éditions Ouest-France, 2006.

GAST René, *Le canal du Midi et les voies navigables de l'Atlantique à la Méditerranée*, Éditions Ouest-France, 2000.

Guide - canal du Midi de Toulouse à Sète, Éditions 2 pieds 2 roues, Toulouse, 2015, (86 p.), 14eme éditions.

HIGNARD Lionel, LEMONNIER Françoise, PERTUZE Jean-Claude, Julot sur le canal du Midi, Éditions Loubatières, 2006, (42 p.), ouvrage jeunesse.

JARONIAK Florence (dir.), Le transport du vin sur le canal du Midi, Éditions Causse, collection La journée vinicole, 1999, (174 p.)

LALANDE Jérôme de, Des canaux de navigation et spécialement du Canal du Languedoc, Paris, Vve Desaint, 1778, édition fac-similé, Toulouse – Grenoble, APAMP–Euromapping, 1996, (586 p.)

Le canal du Midi de long en large, Oekoumène, 2016.

Le Canal du Midi, Le Lauragais dans les arts, association du Pays du Lauragais, non daté.

MAGNON Jean-Louis, *Les hommes du canal*, Éditions Albin Michel, collection Le livre de poche, 2001, (311p.), roman historique.

MAGNON Jean-Louis, *Les belles du Midi*, Éditions Albin Michel, collection Le livre de poche, 2001, (316p.), roman

MAISTE André, *Le Canal des Deux Mers, 1666-1810*, Toulouse, Privat, 1968, (310 p.) réédité dans la collection Pages Grand Sud, Toulouse, Privat, 1998 (version allégée).

MIQUEL Lucien, *Des barquiers du Midi, André Miquel et sa famille*, Éditions Les cahiers du Musée de la Batellerie, n°69 et 70, Conflans-Sainte-Honorine, 2013 (80 p. par cahier)

OBLIN-BRIÈRE Mireille, *Où donc est passé le canal du Midi*, Éditions du Paradis, Cornebarrieu, 2004 (175p.), roman.

OBLIN-BRIÈRE Mireille, *Histoire inédite du canal du Midi, chapelles et bâtisseurs méconnus*, Éditions Cheminements, 2008, (267 p.)

PERISSE Jean (film de), *La fabuleuse histoire de Monsieur Riquet*, Clairsud, 2014.

RAYNAUD Axelle, *Canal du Midi secret, les faces cachées d'un monument d'exception*, Éditions des Nouvelles Presses du Languedoc, Sète, 2013, (136 p.)

ROLT Lionel Thomas Caswall, *From Sea to Sea*, Éditions Allen Lane, Londres, 1973. Traduit en français sous le titre *Le Canal entre Deux Mers*, Éditions Euromapping, Seyssinet, 1994 (236 p.)

SANCHEZ Jean-Christophe, *La vie sur le canal du Midi de Riquet à nos jours*, Éditions Cairn, Collection : La vie au quotidien, 2009, (215 p.)

SICARD Jean-Michel, *La barque de poste du canal du Midi*, Éditions Empreinte, Portet-sur-Garonne, 2012, (140 p.)

Un lieu de vie, le canal du Midi, COLLECTIF, Revue Le Patrimoine n°49, Éditions midi-pyrénéennes, Portet-sur-Garonne, 2017, (144 p.)

## Etudes et documents

Etudes Marque canal du Midi :

- 20200701\_etude\_bva\_notoriete\_image\_cdm
- 20200901\_etude\_bva\_quali\_toutes\_cibles\_construction\_identite\_marque
- 20201001\_etude\_bva\_identite\_marque\_cdm\_sociopro
- 20201005\_Perception\_Agents\_VNF\_Canal\_Midi
- 20201120\_diagnostic\_canal\_midi
- 20210101\_infographie\_sociopro
- Code\_de\_marque\_canal\_du\_Midi\_VD
- etude\_uptown\_ethnographie\_digitale\_perceptions\_2019
- 2021-Plateforme-marque-canal-du-midi

Fréquentation des écluses :

- TABLEAU STATISTIQUES MENSUELLES 2021 global
- TABLEAU\_StatistiquesMensuelles\_2019 RECTIF
- TABLEAU\_StatistiquesMensuelles\_2020 RECTIF

Plan de gestion UNESCO

- canalMidi\_planGestion\_Vdef\_122020
- canalMidi\_planGestion\_ANNEXES\_Vdef\_122020

Etude Archives

- 101\_indB\_VNF\_ARCHIVES\_Etude de march, v8

Stratégie de valorisation immobilière

- C2M\_20201127\_frise\_prog\_V5
- C2M\_20210407\_guide aménagement des abords\_FINAL octobre 2021
- C2M\_rapport global\_novembre2021-V5
- Canal des 2 mers - étude de marche tourisme et commerce
- Canal des deux mers - Photographie du patrimoine bâti de VNF \_ 07122020 (1)

Etude des retombées économiques par filière

- Location\_Rapport-maquett,\_WEB\_150dpi
- Paquebots\_Rapport-maquett,\_WEB\_150dpi
- Peniches\_Rapport-maquett,\_WEB\_150dpi

- Plaisance\_Rapport-maquett,\_WEB\_150dpi
- Promenade\_Rapport-maquett,\_WEB\_150dpi
- Synthèse\_EF\_web

Etude Valorisation culturelle, patrimoniale et touristique du Canal du Midi sur le territoire de l'Agglo Hérault Méditerranée, 2022

Grand Site de France en Projet canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée – *Etude de fonctionnement, plan de gestion et programme d'actions*, 2022

AUTHIER André, *Les Rigoles du Seigneur de Bonrepos*, janvier 2022

CHARRETEUR Agathe, *La Robine et la vie des gens du canal*, Les carnets du parc n°4, PNR de la Narbonnaise à la Méditerranée, 2013 (52 p.)

DE VALROGER Amaury, *Grands Sites d'Occitanie Sud de France*, Guide Vert Michelin, 2022 (461 p.)

FONTAINE Lucie, *Midi Toulousain Pyrénées Gers*, Guide Vert Michelin, 2022 (466 p.)

OEHLER Charlotte, *Le canal des deux mers, de Sète à l'estuaire de la Gironde*, Guide Vert Michelin Week&Go, 2021 (176 p.)

KERAVEL Amanda, *Le canal des deux mers à vélo*, Guide du Routard, Editions Hachette, 2022 (212 p.)

SUBRA-JOURDAIN Monique, *Le petit guide du canal du Midi – Tourisme*, éditions Cabardès, 2015 (72 p.)

Collectifs, *Découvrez les 26 territoires en Occitanie, Villes et Pays d'Art et d'Histoire*, 2021 (90 p.)

VALENTIN Philippe, *Le canal du Midi de long en large*, Oekumène Cartographie, 2016

Office de Tourisme Aux sources du canal du Midi ; *L'officiel du canal du Midi 2022, Plan Guide*

A Campo, *Alimentation du canal du Midi* ; schémas

Canal du Midi, Guide fluvial n°7, Éditions de Breil, Castelnaudary, 2019, (120 p.), version trilingue (français, anglais, allemand)

## Sites internet

<https://canal-du-midi.com>

<https://whc.unesco.org/fr/list/770/>

<https://www.plan-canal-du-midi.com>

<https://www.beziers-mediterranee.com/decouvrez/le-canal-du-midi/>

<https://www.tourismecanaldumidi.fr>

<https://www.canalmidi.com>

<https://www.canal-du-midi.org>

<https://www.lauragais-tourisme.fr/ma-destination/le-canal-du-midi/histoire-du-canal-du-midi/>

<https://www.lautre-chemin.com/sejour/canal-du-midi-velo/>

<https://www.grand-carcassonne-tourisme.fr/top-5-des-spots-sympas-sur-le-canal-du-midi/>

<https://www.canal-et-voie-verte.com>

<https://www.canaldes2mersavelo.com/a-decouvrir/canal-du-midi>

<https://www.vnf.fr/vnf/canal-du-midi-un-ouvrage-patrimonial-protege/>

<https://www.tourisme-occitanie.com/loisirs/activites-et-nature/rivieres-lacs-canaux/balades-bateau/canal-midi-bateau/>

<https://www.canalous-canaldumidi.com/fr/>

<https://www.audetourisme.com/fr/a-voir-a-faire/incontournables/canal-du-midi/>

<https://www.tourisme-carcassonne.fr/decouvrir/le-canal-du-midi/>

<https://www.instinct-voyageur.fr/faire-le-canal-du-midi-en-bateau/>

<https://fr.wikipedia.org>

<https://www.geoportail.gouv.fr/>



<https://www.parc-naturel-narbonnais.fr/>

[L'intégrale du Canal du Midi à vélo : 240 km de Toulouse à l'Étang de Thau - YouTube](#)

## Annexe 12 : Entretiens

Prénom NOM	Fonction(s)	Structure(s)	Entretien par	modalité (visio, tel, sur site, etc.)	date
Geoffroy BESS Sylvie BOULAY	Directeur Présidente	Commune de Bonrepos Association Sauvegarde et Valorisation du Do- maine de Bonrepos-Ri- quet	Atelier 963	sur site	21/06/2022
Dominique PILATO Florence DIVERRES Alys	Directrice Médiatrice Médiatrice	Le Réservoir	Atelier 963	sur site	21/06/2022
Serge HOIBIAN	Directeur Général	Office de tourisme Côte du Midi	Âtisens	sur site	12/05/2022
Jacques ANDRE	Directeur	Office de tourisme Pezenas	Âtisens	sur site	12/05/2022
Benoît MILLESCAMP	Chargé de mission coor- dination Contrats de Destination	CRTL Occitanie	Âtisens	sur site	11/05/2022
Sophie MERCIER	Directrice Pôle Ingénierie Développement Destina- tion	CRTL Occitanie	Âtisens	tél	11/05/2022
Jérôme PAOLI	Garde Technicien RN Saint Lucie	Rserve Naturelle Saint-Lucie	Âtisens	sur site	04/07/2022
André AUTHIER	président de Acampo, membre Acteur du Canal du Midi	association Acampo	Confluence Pa- trimoine	sur site	11/06/2022
Catherine Jauffred	ethnologue journaliste du fluvial	association Vivre le Ca- nal	Confluence Pa- trimoine	en visio	29/08/2022
Christophe Beltran	Chef de service opéra- tionnel	VNF	Confluence Pa- trimoine	en visio	13/09/2022
Jean-Marc Samuel	gérant de la SARL L'Equi- page	SARL L'Equipage	Confluence Pa- trimoine	en visio	15/09/2022
Philippe RIQUET		CD31	Atelier 963	téléphone	07/10/2022
Maude VALQuentin SIESLINGEric AUBRY	Directrice artis- tiqueMembreConsultant	Merversible	Atelier 963	en visio	11/10/2022

<b>Guillemette Albert</b>	Paysagiste conceptrice – Cheffe de Projet, Atelier Jacqueline OSTY et asso- ciés, paysage et urba- nisme	Agence de paysagistes- concepteurs	<b>Sonia Fontaine et Evelyne Sanchis</b>	en visio	<b>11/10/2022</b>
<b>Nelly VULCANO- GREULLET et Cather- ine FARELLE</b>	Cheffe de projet Canal du Midi et Inspectrice des sites Paysagiste-conseil	DREAL Occitanie	<b>Sonia Fontaine</b>	en visio	<b>13/10/2022</b>
<b>Pauline SAURET</b>	Responsable de l'action culturelle et de la com- munication	Convivencia	<b>Atelier 963</b>	en visio	<b>01/12/2022</b>
<b>Véronique MURE</b>	Prestataire Paysagiste Grand Site en projet	Botaniste	<b>Atelier 963 + Sonia Fontaine</b>	en visio	<b>04/12/2023</b>
<b>Murielle BOUSQUET</b>	Prestataire CC Hérault Méditerranée	Escale Med	<b>Atelier 963 + Altisens</b>	en visio	<b>05/01/2023</b>
<b>Françoise Lemonnier</b>	codirectrice	CPIE Terres Toulou- saines	<b>Confluence Pa- trimoine</b>	en visio	<b>29/09/2022</b>

## Annexe 13 : Sites visités en 2022

Site	Commune	Qui	date
Ponts Jumeaux et canal de Brienne	Toulouse	Atelier 963 Confl patri	12/05/2022
canal Latéral	Toulouse	Conflu patri	
Canal du midi dans Toulouse	Toulouse	Atelier 963 conflu patri	12/05/2022
Archives VNF et administration VNF	Toulouse	Atelier 963 + Confluence	12/05/2022
Cales de Radoub	Toulouse	Atelier 963 + Confluence	13/05/2022
Port de la Daurade	Toulouse	confluence patri	05/06/2022
la Garonne et son interprétation	Toulouse	confluence patri	05/06/2022
espace EDF Bazacle	Toulouse	confluence patri	05/06/2022
la Halle aux Grains	Toulouse	confluence patri	07/06/2022
hôtel Reich de Pennautier, ancienne demeure de Paul Riquet	16 rue Vélave, Toulouse	confluence patri	05/06/2022
pont canal sur la A623	Toulouse	confluence patri	06/06/2022
château de Lespinel ancienne propriété des Riquet	Toulouse	confluence patri	07/06/2022
<b>GARDOUCH</b>		<b>Altisens</b>	
le port technique	Ramonville	confluence patri	06/06/2022
Port Sud	Ramonville	confluence patri	06/06/2022
Parc des Cinquante	Ramonville	confluence patri	06/06/2022
Labèche	Labèche	confluence patri	07/06/2022
du Radoub à l'écluse Negra	de Toulouse à Montequieu Lauragais	confluence patri	07/06/2022
château de Soule	Ramonville	confluence patri	07/06/2022
château Latécoère, propriétaire de celui qui mit en place l'aéro-postal	Ramonville	confluence patri	07/06/2022
Écluse de Castanet	Castanet-Tolosan	confluence patri	07/06/2022
écluse de Vic	Castanet-Tolosan	confluence patri	07/06/2022
Pont de Deyne	Pompertuzat	confluence patri	07/06/2022
Ecluse de Montgiscard	Mongiscard	Sonia Fontaine Conflu patri	23/07/2022
Ecluse d'Ayguevives	Ayguevives	Sonia Fontaine Conflu patri	23/07/2022
Ecluse du Sanglier	Ayguevives	Sonia Fontaine Conflu patri	23/07/2022

<b>Pont d'en Serny</b>	Montesquieu-Lauragais	<b>Sonia Fontaine Conflu patri</b>	<b>23/07/2022</b>
<b>Ecluse Négra</b>	Montesquieu-Lauragais	<b>Sonia Fontaine Conflu patri</b>	<b>23/07/2022</b>
<b>Saint Rome</b>	Saint Rome	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>23/07/2022</b>
<b>Ecluse de Laval</b>	Gardouch	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>23/07/2022</b>
<b>Villefranche de Lauragais</b>	<b>Villefranche de Lauragais</b>	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>23/07/2022</b>
<b>Aqueduc des Voûtes</b>	Gardouch	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>23/07/2022</b>
<b>Port Lauragais</b>	Avignonet-Lauraguais	<b>Atelier 963</b>	<b>20/06/2022</b>
<b>Ecluse d'Emborrel</b>	Avignonet-Lauraguais	<b>Atelier 963</b>	<b>20/06/2022</b>
<b>Montferrand</b>	Montferrand	<b>Atelier 963 + Confluence</b>	<b>13/05/2022</b>
<b>Naurouze</b>	Montferrand	<b>Atelier 963 + Confluence + Al- tisens + Sonia Fontaine</b>	<b>13/05/2022</b>
<b>Epanchoir du Fresquel</b>	Montferrand	<b>Atelier 963 + Confluence + Al- tisens + Sonia Fontaine</b>	<b>13/05/2022</b>
<b>Lac de la Ganguise + Barrage</b>	Belflou	<b>Atelier 963</b>	<b>20/06/2022</b>
<b>Col de Naurouze + Pont de la Rigole</b>	Montferrand	<b>Atelier 963</b>	<b>20/06/2022</b>
<b>Table d'orientation</b>	Vaudreuille	<b>Atelier 963</b>	<b>08/06/2022</b>
<b>L'abécède-Lauraguais</b>	Labécède-Lauraguais	<b>Atelier 963</b>	<b>08/06/2022</b>
<b>Saint-Felix-Lauraguais</b>	Saint-Felix-Lauraguais	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Lac de Lanclas</b>	Saint-Felix-Lauraguais	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Seuil de Graissens</b>	Saint-Felix-Lauraguais	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Les Thoumases</b>	Saint-Felix-Lauraguais	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Halles de Revel</b>	Revel	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Pont Crouzet</b>	Revel	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Le Réservoir</b>	Revel	<b>Atelier 963</b>	<b>21/06/2022</b>
<b>Abbaye Ecole de Sorèze</b>	Sorèze	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Durfort</b>	Durfort	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>voûte Vauban</b>	Les Cammazes	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Barrage de Gravette</b>	Les Cammazes	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Le Conquet</b>	Les Cammazes	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Lac et barrage du Lampy</b>	Saissac	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Le Lampy Vieux</b>	Saissac	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Barrage de la Galaube</b>	Lacombe	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Prise d'Alzeau</b>	Lacombe	<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Ecluse de Laurens</b>	Labastide-d'Anjou	<b>Atelier 963</b>	<b>08/06/2022</b>
<b>Ecluse de la planque</b>	Labastide-d'Anjou	<b>Atelier 963</b>	<b>08/06/2022</b>
<b>La Borde de Darré / Le Ségala</b>	Labastide-d'Anjou	<b>Atelier 963</b>	<b>20/06/2022</b>
<b>Bassin de Castelnaudary</b>	Castelnaudary	<b>Atelier 963</b>	<b>08/06/2022</b>

Annexes / Schéma d'interprétation du canal du Midi / Février 2024

<b>Ecluses Saint-Roch</b>	Castelnaudary	<b>Atelier 963</b>	<b>08/06/2022</b>
<b>Moulin à vent de Cugarel</b>	Castelnaudary	<b>Atelier 963</b>	<b>08/06/2022</b>
<b>Stèle</b>		<b>Atelier 963</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Abbaye de Saint-Papoul</b>	Saint-Papoul	<b>Atelier 963</b>	<b>08/06/2022</b>
<b>Lasbordes</b>	Lasbordes	<b>Atelier 963</b>	<b>08/06/2022</b>
<b>Bram Trèbes</b>			
<b>Bram</b>	Bram, son musée, et le canal	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>écluse de Bram</b>	Bram	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>De l'ancienne gare Saint-Michel (commune de Pezens) jusqu'au pont Rouge de Carcassonne</b>	De Pezens à Carcassonne	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>ancienne gare Saint-Michel</b>	Pezens	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>écluse de la Lande</b>	Grèzes	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>écluse d'Herminis</b>	Grèzes	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>écluse de la Douce</b>	Carcassonne	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Château de Pennautier</b>	Pennautier	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>Château de Serres</b>	Carcassonne (à l'ouest)	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>tranchée de l'Estagnole</b>	Carcassonne	<b>confluence patri</b>	<b>09/06/2022</b>
<b>port de Carcassonne</b>	Carcassonne	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>de Carcassonne à Trèbes</b>	de Carcassonne à Trèbes	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>chaussée St-Jean</b>	Carcassonne	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>écluse St-Jean</b>	Carcassonne	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>écluse et pont canal du Fresquel</b>	Carcassonne	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>La Mijane</b>	Villemoustaussou	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>écluse de l'évêque</b>	Villedubert	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>écluse de Villedubert</b>	Villedubert	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>pont de Rode</b>	Trèbes	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>Pont aqueduc de l'Orbiel</b>	Trèbes	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>port de Trèbes</b>	Trèbes	<b>confluence patri</b>	<b>11/06/2022</b>
<b>Saint Julien du Prieuré</b>	Trèbes	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Domaine de Millegrand</b>	Trèbes	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Marseillette et son écluse</b>	Marseillette	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Etang asséché de Marseillette</b>	Marseillette	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Château de Miramont</b>	Barbaira	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Ecluse Saint Martin</b>	Puichéric	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Ecluse de l'aiguille</b>	Puichéric	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Epanchoir de l'Argent Double</b>	La redorte	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Porte de la Redorte</b>	La redorte	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Domaine de l'Estagnol</b>		<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Lac de Jouarres</b>	Homps	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>24/07/2022</b>
<b>Le lac des aiguilles</b>	Argens Minervoies	<b>Sonia Fontaine</b>	<b>25/07/2022</b>

Parcours sportif et ruisseau de l'Ognon		Sonia Fontaine	25/07/2022
Montrabech-Fontarèche	Lezignan	Sonia Fontaine	25/07/2022
Halte fluviale Paraza	Paraza	Sonia Fontaine	25/07/20022
Pont canal du Répudre	Paraza	Sonia Fontaine	25/07/2022
Halte fluviale Ventanac	Ventanac en Minervois	Sonia Fontaine	25/07/2022
Boucle autour du canal Ginestas	Ginestas	Sonia Fontaine	25/07/2022
Le Somail	Saint-Nazaire d'Aude	Atelier 963	22/06/2022
La Maison Bonnal	Le somail		22/06/2022
Ecluse de Gailhousty	Sallèles-d'Aude	Atelier 963	22/06/2022
Pont et écluse de Sallèles	Sallèles-d'Aude	Atelier 963	22/06/2022
Pont-canal de la Cesse	Sallèles-d'Aude	Atelier 963	22/06/2022
Port de la Robine	Sallèles-d'Aude	Atelier 963	22/06/2022
Jonction canal du Midi / Canal de Jonction	Sallèles-d'Aude	Atelier 963	22/06/2022
Ecluse de Moussoulens	Moussans	Atelier 963	22/06/2022
Canal d'atterrissement	Capestang	Atelier 963	22/06/2022
Port de Capestang	Capestang	Atelier 963	23/06/2022
Aqueduc des Saïsses	Capestang	Atelier 963	23/06/2022
Collégiale Saint-Etienne	Capestang	Atelier 963	23/06/2022
Château des Archevêques	Capestang	Atelier 963	23/06/2022
Poilhes	Poilhes	Atelier 963	23/06/2022
Via Ensérune Malpas	Nissan-les-Ensérunes	Atelier 963	23/06/2022
Musée d'Ensérune	Nissan-les-Ensérunes	Atelier 963	23/06/2022
Port de Colombiers	Colombiers	Atelier 963	23/06/2022
Caves du Château	Colombiers	Atelier 963	23/06/2022
Ecluses de Fonsérannes	Béziers	Atelier 963 + Aîtisens	23/06/2022
Ecluse de Raonel	Narbonne	Atelier 963	22/06/2022
Le Pont des Marchands	Narbonne	âltisens	04/07/2022
Ecluse de Mandirac	Mandirac	âltisens	04/07/2022
Maison des éclusiers de Sainte Lucie	Port La Nouvelle	âltisens	04/07/2022
Statue de Pierre Paul Riquet	Béziers	âltisens	05/07/2022
Pont sur l'Orb	Béziers	âltisens	05/07/2022
Port neuf	Béziers	âltisens	05/07/2022
Ecluse Ronde d'Adge	Agde	âltisens	05/07/2022
Ouvrages du Libron	Vias	âltisens	05/07/2022
Villeneuve les Béziers	Villeneuve les Béziers	âltisens	05/07/2022
Pont de Cers	AM	âltisens	05/07/2022
Port de Cassafières	Portiragnes	âltisens	05/07/2022
Phare des Onglous	Marseillan	âltisens	05/07/2022
Ecluse de Prades / Les Onglets	Agde	âltisens	05/07/2022
Roque Haute	Portiragnes	âltisens	05/07/2022

<b>Château de Bonrepos-Riquet carrières, musée et ville de Caunes Minervois</b>	Bonrepos Caunes Minervois	<b>Atelier 963</b> <b>confluence patri</b>	<b>44733</b> <b>05/07/2022</b>
<b>Cazères Maison Garonne</b>	2, rue du quai Notre Dame, 31220 Cazères- sur-Garonne	<b>confluence patri</b>	<b>05/07/2022</b>
<b>CPIE Terres Toulousaines</b>	10, rue d'Arcachon 31200 Toulouse	<b>confluence patri</b>	<b>05/07/2022</b>
<b>Musée du vieux Toulouse</b>	7 rue du May 31000 Toulouse	<b>confluence patri</b>	<b>05/07/2022</b>