



SCHÉMA D'INTERPRÉTATION DU CANAL DU MIDI ANNEXES

Mars 2024



Tables des annexes

Annexe 1 : Thématiques d'interprétation du canal du Midi	4
Fiche thématique n°1 - Les projets de construction du canal jusqu'à la signature de l'Édit de construction d'octobre 1666	4
Fiche thématique n°2 - La construction et la gestion du canal du Midi depuis l'Édit de 1666	7
Fiche thématique n°3 - Prouesse technologique, ouvrages d'art et architecture	12
Fiche thématique n°4 - La gestion de l'eau du canal du Midi	16
Fiche thématique n°5 - Navigation et autres usages	20
Fiche thématique n°6 - Hommes et femmes du canal	24
Fiche thématique n°7 - Paysages, relations canal et territoires	27
Fiche thématique n°8 - La Biodiversité	31
Annexe 2 : Sites piliers	36
Annexe 3 : Sites d'interprétation globale	37
Annexe 4 : Sites d'interprétation paysagère	38
Annexe 5 : Sites d'interprétation spécifique	40
Annexe 6 : Sites d'interprétation périphérique	47
Annexe 7 : Sites par EPCI	50
Communauté de Communes des Coteaux du Girou	50
Toulouse Métropole	52
Communauté d'Agglomération du SICOVAL	54
Communauté de communes des Terres du Lauragais	56
Communauté de communes aux sources du canal du Midi	58
Communauté de communes de Castelnaudary Lauragais Audois	60
Communauté de communes de la Montagne Noire	62
Communauté de communes Piège Lauragais Malepère	64
Communauté d'agglomération Carcassonne Agglo	66
Communauté de communes du Minervois au Caroux	71
Communauté de communes de la région Lézignanaise, Corbières et Minervois	73
Communauté d'agglomération du Grand Narbonne	75
Communauté de communes Sud-Hérault	78
Communauté de Communes la Domitienne	80
Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée	82
Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée	84

Communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée	86
Annexe 8 : fiches action par site	88
Toulouse Métropole	92
Communauté d'agglomération du SICOVAL	105
Communauté de communes Terres du Lauragais	110
Communauté de communes Aux sources du canal du Midi	120
Communauté d'agglomération Carcassonne Agglo	133
Communauté d'agglomération du Grand Narbonne	144
Communauté de communes Sud-Hérault	157
Communauté de communes la Domitienne	160
Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	164
Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée	167
Communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée	176
Annexe 9 : fiches actions génériques	179
Sites d'interprétation paysagère	179
Sites d'interprétation spécifique	182
Sites d'interprétation périphérique (mémento)	185
Annexe 10 : Fiches actions transversales	187
Coordination et mise en œuvre du schéma d'interprétation du canal du Midi	187
Déploiement d'une valorisation sur une partie des sites d'interprétation spécifique	189
Marqueurs du canal du Midi	190
Mise en réseau de la médiation humaine	193
Annexe 11 : Bibliographie	194
Annexe 12 : Entretiens	200
Annexe 13 : Sites visités en 2022	202

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'Édit 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'Édit 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^e siècle au milieu du XVII^e 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 principaux 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 actif de savants : 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'absence de formation scientifique de Riquet, qui n'est pas ingénieur
- 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 sien le résultat des dernières découvertes en hydraulique et les met à l'épreuve, selon une tradition historique et certains experts, 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. Le premier projet de Riquet va évoluer radicalement en revenant sur le point de partage de Naurouze, identifié dans les propositions les plus anciennes.

En novembre - décembre 1664, une commission d'enquête audite les projets et interroge leurs promoteurs. La décision rendue le 19 janvier 1665 donne la faveur au projet de Riquet qui semble mieux maîtriser la question de l'alimentation du canal par les eaux de la Montagne Noire.

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 site pilier du Réservoir)
- Les travaux de la commission d'enquête
- Le choix du seuil de Naurouze
- La rigole d'essai (point en partage avec le site pilier 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 construction 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 de la seigneurie des XVIII^e et XIX^e siècles
- L'attachement des habitants de la commune au personnage de Riquet
- Les divers lieux de vie de Riquet durant la période 1630-1666 (Mirepoix, Revel où une plaque est posée devant sa maison...)

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 imaginé pour la gestion de cette infrastructure, quels compléments ont été nécessaires 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 (1667-1684)

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 de la prise d'Alzeau à Naurouze, 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 ordonne le lancement des travaux par un édit royal en octobre 1666.

Pierre-Paul 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 (62 kilomètres de rigoles et un énorme barrage pour l'époque), un canal long de 240 km jalonné de 64 écluses à l'époque (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). Quelles conséquences 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, à la construction de 6 kilomètres de rigole supplémentaires et à 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 parfaite liaison entre l'océan Atlantique et la 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). Des courbes trop serrées sont coupées au temps où la marche des bateaux s'accélère (histoire des courbes de Roubia ou de Marseillette par exemple). De nombreux travaux sont menés en lien avec la mise en concurrence avec le réseau ferroviaire naissant (pont canal de l'Orb, ouvrages du Libron, traversée de l'Hérault), ou routier (mise au gabarit Freycinet mené de 1977 à 1984, c'est-à-dire allongement des écluses ; construction de la pente d'eau de Béziers entre autres). On doit aussi comprendre dans ces améliorations les actions visant à moderniser les écluses (remplacement des portes en bois par des portes en acier, mécanisation puis automatiser les systèmes d'ouverture des portes et des ventelles) ainsi que l'instrumentation du réseau pour une gestion hydraulique vertueuse.

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 et des conditions climatiques

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. Elle installe 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^{er} 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. Puis 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 passer 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) et prend le nom de « canal du Midi »
- 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. De même qu'au XVIII^e siècle, 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.

La première génération de personnel a engendré des dynasties d'employés qui sont longtemps restés fidèles au canal. 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. Les agents du XXI^e 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... A ces missions initiales viennent s'ajouter aujourd'hui des actions de développement des territoires et de valorisation du patrimoine.

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 XVIIe siècle à nos jours

De la mise en service du canal à la Révolution française, les hommages étaient adressés aux rois auxquels revenait 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 XIXe 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, un obélisque 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 XXe siècle, ressurgissent à l'occasion des tricentenaires 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.

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

F. La consécration de l'Unesco

La prise en compte grandissante par les citoyens de l'importance du patrimoine national, ainsi que les risques pesant sur les ouvrages du canal du Midi liés notamment à la chute du transport du fret à partir des années 1980, ont permis d'aboutir à l'inscription du canal du Midi sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco sur proposition de son gestionnaire Voies navigables de France.

Le bien « canal du Midi » a été inscrit en 1996 sur la Liste du Patrimoine mondial (sous le n°770) par la décision « WHC-96/CONF 201 VIII.C ». Son tracé total de 360 km comprend 278 km de canaux et 82 km de système d'alimentation. Il se décompose, plus précisément, de la manière suivante :

- un tracé principal rejoignant le port de l'Embouchure de Toulouse à l'étang de Thau sur la commune de Marseillan ;

- l'ensemble du système d'alimentation de la Montagne noire (comprenant les rigoles de la Montagne, de la Plaine et la rivière Laudot), depuis la prise d'eau d'Alzeau et depuis la prise d'eau de Pont-Crouzet jusqu'à l'arrivée dans le bief de partage à Naurouze intégrant les bassins du Lampy et de St Ferréol ;
- les rigoles d'alimentation issues des cours d'eau répartis sur le linéaire du canal, à savoir les rigoles de Lachaux ou du Fresquel, d'Orbiel et de la Cesse ;
- le canal de Brienne, localisé à Toulouse ;
- une bifurcation vers Narbonne et débouchant à Port-la-Nouvelle, composée du canal de Jonction et du canal de la Robine ;
- un tronçon reliant l'écluse ronde d'Agde au fleuve Hérault.

La « valeur universelle exceptionnelle » (VUE) reconnue par l'Unesco signifie une importance culturelle et/ou naturelle tellement exceptionnelle qu'elle transcende les frontières nationales et qu'elle présente le même caractère inestimable pour les générations actuelles et futures de l'ensemble de l'humanité. Pour le canal du Midi, l'Unesco a retenu 4 critères :

- Le canal du Midi est l'une des réalisations d'ingénierie civile les plus extraordinaires de l'ère moderne ;
- Le canal du Midi est représentatif de l'éclosion technologique qui a ouvert la voie à la révolution industrielle et à la technologie contemporaine. En outre, il associe à l'innovation technologique un grand souci esthétique sur le plan architectural et sur le plan des paysages créés par l'homme, approche que l'on retrouve rarement ailleurs ;
- Le canal du Midi est remarquable en tant que premier grand canal à bief de partage, construit pour répondre à un objectif stratégique d'aménagement du territoire. Il représente par excellence une période significative de l'histoire européenne, celle des transports fluviaux par la maîtrise du génie civil hydraulique ;
- Le canal du Midi est devenu dès sa construction l'élément le plus marquant du territoire traversé, d'autant mieux assimilé par l'environnement qu'il a modelé le paysage en douceur.

Cette reconnaissance internationale s'est complétée d'une reconnaissance du caractère pittoresque, historique et scientifique du canal et ses rigoles par le classement au titre des sites du domaine public fluvial du canal en 1996, 1997 et 2001, puis ultérieurement par le classement au titre des sites des « paysages » du canal et de ses rigoles d'alimentation pour leur caractère pittoresque.

Points clé :

- La consécration de l'UNESCO (7 décembre 1996)
- Le classement au titre des sites du caractère pittoresque, historique et scientifique du canal

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 XVII^e 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 XV^e 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 avant la seconde moitié du XVII^e siècle.

La conception du canal repose sur plusieurs choix. Pierre-Paul 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. Elle a donc nécessité des terrassements extraordinaires effectués à la pelle et à la pioche par un nombre très important d'ouvriers. Il réalise un canal composé d'une incroyable succession de biefs 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 62 kilomètres, complétée par un réservoir d'une taille inédite, Saint Ferréol, 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 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 XVII^e siècle, il est considéré jusqu'au milieu du XIX^e siècle comme le moyen de transport le plus performant en Languedoc.

Points clé :

- La dimension globale de la réalisation : 240 km de ligne navigable (tronçon principal) ; 62 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 plus de 300 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 de forme ovale permettant aux murs (bajoyers) 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.

On compte aujourd'hui 78 écluses en service, dont 63 sur le tronçon principal, 2 sur le canal de Brienne, 7 sur le canal de Jonction et 6 sur le canal de la Robine. Une écluse n'est plus utilisée (Notre-Dame à Béziers). Par ailleurs, trois écluses ont disparu : l'écluse de Garonne (suite à la création de la rocade de Toulouse, la première écluse de l'Océan (lorsque le bassin de Naurouze a cessé d'être emprunté par les bateaux), et celle de Foucaud (suite à la déviation au niveau de Carcassonne).

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 référence similaire, 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 sortira 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. Pierre-Paul Riquet expérimenta la construction d'un pont canal pour franchir la rivière du Répudre, prenant certainement exemple sur un modèle italien. C'est le 1er en France et le plus vieux d'Europe aujourd'hui. 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 les réserves 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 (il y en a aujourd'hui 104 au total). 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-

Férreol 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.

Au croisement du canal et du fleuve Libron, un ouvrage a été conçu au XVIIIe siècle, repensé au XIXe siècle : un aqueduc mobile, unique au monde, permet de protéger le canal des crues du fleuve.

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 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.

Auprès de tous les 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 ; contrefossés
- 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 du fleuve 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 XVIIe siècle.

La patrimonialisation du canal du Midi et son inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO 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 (touristique, agricole pour l'irrigation...) et aux nouveaux enjeux (dérèglement climatique notamment). 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 Voies navigables de France. 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. Le système d'alimentation du canal du Midi

Les choix de conception même du canal du Midi, une voie d'eau entièrement 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 Pierre-Paul Riquet au XVII^e 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, qui alimente la rigole de la plaine au lieu-dit des Thoumazes, sur la commune de Saint-Félix-Lauragais.

Avec le temps, ce dispositif a été renforcé par plusieurs modifications. Vauban a augmenté la réserve de Saint Ferréol et a fait 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 (à noter : aujourd'hui, les prises d'eau sur le Fresquel, l'Orbiel et l'Orb ne sont plus utilisées). Ainsi, de Toulouse à l'étang de Thau, l'alimentation du canal bénéficie de ressources diversifiées.

Au cours du XX^e siècle, d'autres barrages ont été construits par différents gestionnaires pour l'eau potable et l'usage agricole (barrage des Cammazes dans le Tarn, celui de la Galaube et de la Ganguise dans l'Aude, de Montbel en Ariège...). Ces retenues d'eau participent à la sécurisation de la ressource en eau mais complexifient fortement le système d'alimentation du canal du Midi, puisque ces ensembles sont interconnectés. La gestion partenariale de cette ressource est donc essentielle, ceci d'autant plus pour faire face aux périodes de sécheresse en lien avec le réchauffement climatique.

Des mesures visant à économiser l'eau sont effectuées par VNF : optimisation de la gestion hydraulique tout au long de la saison ; mise en place de programmes de réduction des fuites (au niveau des écluses, des berges) ; groupage des bateaux pour le passage des écluses... VNF développe actuellement un important programme d'installation d'appareils de mesure pour améliorer la connaissance en temps réel des différents débits et hauteurs d'eau et ainsi

permettre la gestion la plus fine - et donc la plus économe - possible. L'automatisation des vannes en cours de déploiement permettra une réactivité plus forte dans la gestion, contribuant là encore à des économies d'eau.

L'augmentation de la capacité de stockage du barrage réservoir de Saint Ferréol est également actuellement à l'étude.

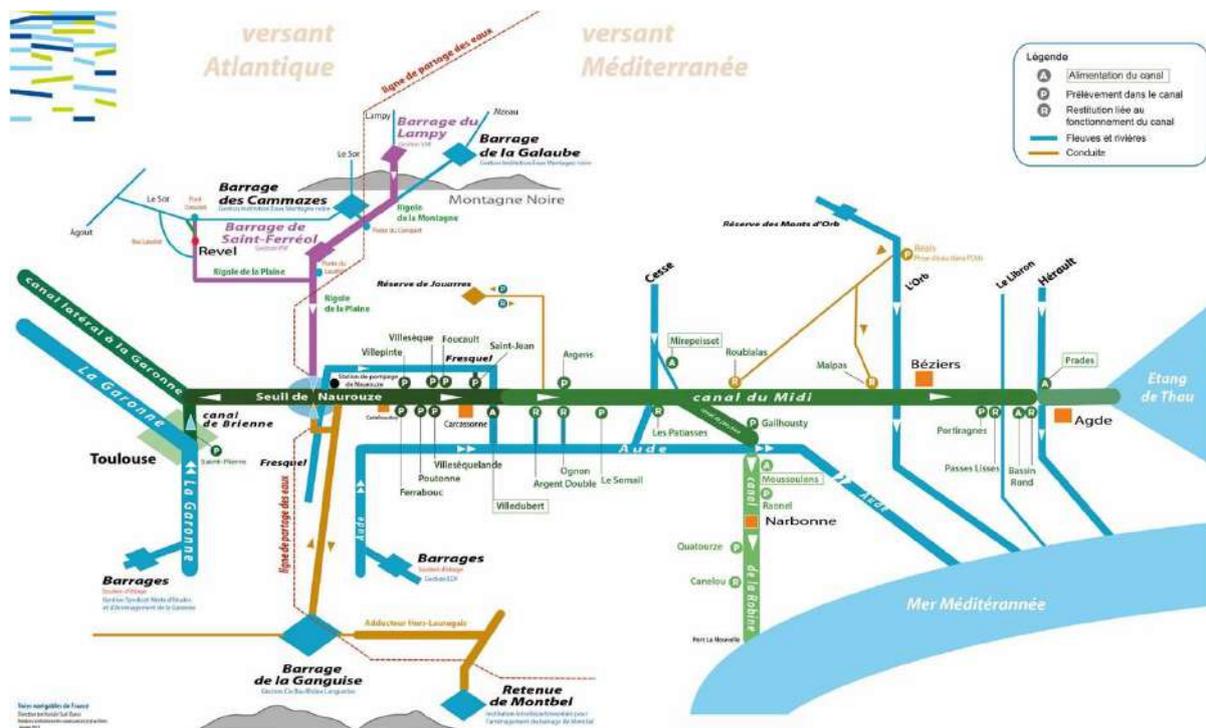


Schéma du système hydraulique du canal du Midi - VNF DTSO, 2018

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)
- Une gestion partenariale du multi-usage de l'eau
- Des mesures visant à économiser l'eau

B. La difficile cohabitation du canal et des rivières

Dès sa conception 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 et agit comme un réceptacle à tous les écoulements naturels provenant des terrains supérieurs. Ces apports souvent chargés d'alluvions se mélangent aux eaux du canal et envasent celui-ci ou le font déborder lors des crues.

C'est pourquoi, des épanchoirs ont été construits au fil du temps pour déverser les excédents, empêchant ainsi le débordement du canal. Des aqueducs et ponts-canaux permettent d'éviter que les eaux du canal et celles des cours d'eau ainsi que leurs alluvions ne se mêlent. Les problèmes ont parfois été complexes à résoudre. La gestion de l'irrégularité du Libron, fleuve près d'Agde, en offre un excellent exemple. Dans un premier temps, un système - connu sous le nom de radeau du Libron - mettait en œuvre une barge spéciale pour protéger le canal en cas de crue. Ce dispositif fut remplacé en 1855 par un ouvrage unique en son genre fait d'aqueducs

mobiles séparant les eaux du canal et du Libron et écartant les alluvions de ce dernier. En situation de crue, le Libron passe au-dessus du canal du Midi.

La conception du canal du Midi est facteur de fragilité lorsque surviennent des événements météorologiques violents. La gestion des crises climatiques, tant en période de crues qu'en période de sécheresses, est une constante dans la longue histoire de l'administration du canal.

Les équipes de Voies navigables de France en charge de la gestion hydraulique assurent des mesures préventives pour éviter, autant que faire se peut, les inondations. Par exemple, en prévision de fortes précipitations, le niveau d'eau des barrages ou des biefs peut être abaissé pour permettre à l'ouvrage d'absorber le surplus d'eau.

A noter également que certains ouvrages du réseau navigable (digues, portes de garde par exemple) peuvent concourir à limiter les impacts des crues sur le territoire.

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
- La gestion de l'eau : l'expertise des équipes de VNF

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.

L'eau est utilisée pour sa force hydraulique avec l'installation de moulins. A partir du XVIIIe siècle, les riverains revendiquent l'accès à l'eau du canal. Abreuvoirs et lavoirs sont alors autorisés à proximité des villages.

Jusqu'au XVIIIe siècle, les prises d'eau pour l'agriculture restent rares, la navigation reste la vocation principale du canal. A partir du XIXe siècle, divers aménagements et améliorations techniques et une meilleure gestion de la ressource en eau, permettent d'assouplir les règles. Les autorisations de prélèvement se multiplient. Dans le département de l'Aude, au XXe siècle, la politique nationale d'aménagement hydroagricole permet de mobiliser les excédents d'eau de la Montagne Noire vers le Lauragais, en lien avec l'aménagement du bassin hydrographique du Fresquel. Un vaste réseau d'infrastructures hydrauliques sous-pression et interconnectées est alors créé, avec l'appui du Département, de la Région et de la compagnie Bas-Rhône-Languedoc (BRL), couvrant plus de 40 000 hectares. C'est le début du développement des cultures céréalières à grande échelle le long du canal (blé dur et maïs semence dans le Lauragais) et de la vigne vers le Carcassonnais et le Narbonnais. Aujourd'hui en période d'étiage, 50 % des volumes en eau du canal sont consacrés à l'irrigation, et jusqu'à 80% pour le canal de la Robine. Le canal permet aussi l'alimentation en eau potable sur certains secteurs. C'est le cas pour une prise d'eau située à proximité de Puichéric, dans l'Aude, qui alimente en eau potable 5 communes grâce à une recharge de la nappe.

La gestion des eaux du canal et de plusieurs rivières et fleuves est interconnectée. Celle-ci est de plus en plus complexe à assurer à cause du changement climatique (excès de pluviométrie, ou au contraire déficit hydrométrique prolongé et chaleur trop importante), de la multiplication des usages et des réglementations (débits réservés, protection de la biodiversité), conduisant à une

gestion partenariale la plus économique possible de l'eau et une anticipation maximale des variations hydrauliques.

Points clé :

- A l'origine, des besoins en eau pour le fonctionnement du canal à l'usage quasi-exclusif 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 service du canal : utilisation d'outils de pointe pour améliorer la gestion hydraulique du canal

D. La qualité de l'eau du canal

Un réseau de suivi de la qualité de l'eau a été créé en 2017 par Voies navigables de France (VNF), en partenariat avec les Agences de l'Eau. Des campagnes de prélèvements et d'analyses sont régulièrement menées sur des stations réparties le long du canal du Midi.

En les comparant aux référentiels disponibles, les eaux du canal du Midi apparaissent de plutôt bonne qualité, malgré certaines problématiques ponctuelles. La qualité de l'eau peut en effet être dégradée par les hydrocarbures issus du réseau routier (effet de ruissellement) ou de la navigation, les rejets de pluviaux issus des agglomérations, les nitrates et pesticides liés aux activités agricoles, ou encore les dégazages intempestifs, et des rejets directs d'eaux grises (nettoyage) ou noires (WC) par les bateaux.

Un itinéraire complet de stations de dépotage (permettant de récupérer les eaux usées des bateaux) sur l'intégralité du canal des deux mers, soit 500 km) est en cours de déploiement par VNF. Ce dispositif appelé « USEO » vise à l'amélioration de la qualité de l'eau sur le canal des deux Mers, et de renforcer ainsi son attractivité touristique. Sa gestion sera confiée aux gestionnaires.

Sur le canal du Midi, plusieurs ports de plaisance sont labellisés Pavillon bleu, montrant notamment une prise en compte de la gestion qualitative de l'eau.

Points clé :

- Un réseau de surveillance
- Des actions pour améliorer la qualité

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 rôle initial du canal.

A. Un canal de navigation à travers le Languedoc

La fonction première historique 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 produits 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. L'activité reste cependant 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.

Au niveau national et localement, la batellerie artisanale décline progressivement à partir des années 1970. Depuis quelques années, VNF mène des actions de promotion et de soutien à l'activité visant à relancer le fret fluvial sur le canal des deux Mers, y compris sur le canal du Midi. Ainsi, le déploiement d'une offre de logistique urbaine fluviale sur le secteur de la métropole de Toulouse est en cours de construction. Il existe également des initiatives de développement de fret décarboné sur la partie Est du canal du Midi, en lien avec les autres territoires fluviaux (Sète et Lyon), voire à l'international (Barcelone et Gènes). Au travers du plan d'aide au report modal, VNF promeut ces activités et apporte un concours financier visant à accroître la part du report modal dans le transport de marchandises. Une redynamisation du transport de fret sur le canal du Midi n'est donc pas à exclure.

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 aussi celle 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. À 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'étant plus disponibles pour la navigation, toujours prioritaire. Ce n'est qu'au milieu du XIXe siècle que cet usage s'est développé comme en témoigne encore les nombreux ouvrages maçonnés (prises d'eau gravitaires, martellières) présents dans les berges du canal. 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 permettant de concilier les besoins de la navigation et de l'irrigation agricole. En outre, le canal est ponctuellement mis à contribution pour alimenter des réseaux d'eau potable.

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 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.

Le canal du Midi est désormais une destination phare du tourisme fluvial sous diverses formes : navigation de plaisance, en croisière de plusieurs jours ou en location de quelques heures, visites guidées d'une portion de canal en bateau promenade... Ce canal concentre le plus grand nombre de bases de location de bateaux avec une flotte d'environ 500 bateaux et une offre conséquente de bateaux à passagers que soient des péniches-hôtels ou des bateaux promenade. Avec près de 50 000 passages de bateaux par an (bateaux de location, bateaux promenade, péniches-hôtels...), le canal du Midi réalise à lui seul, près de 40% du trafic touristique fluvial français.

Grâce à la finalisation de l'aménagement de l'itinéraire du canal des Deux Mers à vélo (EV80), la fréquentation de ses berges par les cyclo-touristes se développe. Des randonneurs à pied parcourent également le canal du Midi. Ce sont environ 1,5 millions de personnes, touristes et habitants de la région, qui y pratiquent chaque année différentes activités fluviales : randonnée pédestre, cyclisme... Toutes ces activités peuvent se pratiquer à la journée ou s'organiser sur plusieurs jours permettant ainsi une découverte du territoire en itinérance douce.

Hébergements, restauration, services se sont installés aux lieux de halte touristique.

Le canal du Midi est un des canaux les plus fréquentés en France par son attractivité patrimoniale, sa situation géographique dans le Sud de la France et ses offres gastronomiques et viticoles. Il a acquis une renommée internationale grâce à son inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Le canal du Midi est une artère au cœur de l'Occitanie engendrant des retombées économiques conséquentes sur le territoire. Il joue un rôle important dans le développement économique de la région Occitanie par son attractivité touristique et l'irrigation des territoires, qu'il permet. L'impact direct autour du canal est estimé à 30 000 emplois, dont 18 000 pour l'hôtellerie et la restauration.

Le canal du Midi est une destination diversifiée et accessible par tous modes de transports (proximité des aéroports, de gares, des réseaux routiers, fluviaux et maritimes).

Par ailleurs, 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 telles les Escales du canal ou le festival Convivencia ou sportives comme le canalathlon ou le rallye du canal du Midi.

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.
- Le développement du cyclotourisme
- Des activités sur berges tournées vers l'accueil du public : hébergement, restauration, offre culturelle et sportive, etc.

E. Un lieu habité

Le canal est parsemé de maisons d'habitation qui permettent notamment de loger le personnel de l'administration dont la mission nécessite d'être présent sur site. La maison éclusière en est le plus fort emblème.

La diminution de l'occupation des maisons éclusières, et la disparition d'activités historiquement liées au canal (moulins notamment) ont conduit à la libération de bâtiments.

La stratégie de valorisation-reconversion du patrimoine immobilier de VNF Sud-Ouest définit aujourd'hui les priorités d'intervention et oriente le devenir des bâtis en fonction des attentes de l'établissement et des besoins des territoires au travers des activités touristiques fluviales ou fluvestres en fort développement sur le canal du Midi.

Plusieurs vagues d'appels à projets ont ainsi été lancés pour poursuivre le développement des activités dans les maisons éclusières en faveur du tourisme et de la mise en valeur du patrimoine. Aujourd'hui, une soixantaine de bâtiments du canal du Midi accueille de nouvelles activités au service des usagers de la voie d'eau et plus largement des territoires traversés. Une autre soixantaine de bâtiments sont occupés par des agents VNF.

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. À 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 cet ouvrage. 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), les gens de l'eau (bateliers, patrons de barque, mariniers), sans oublier la constellation des métiers qui gravitent autour du canal, qui vivent 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.

Points clé :

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

B. Les petites mains de l'épopée de la construction

Outre les éminents personnages qui ont œuvré à la conception et à la réalisation du canal du Languedoc, 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 leurs noms ?

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 aujourd'hui 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 écluses à plus de deux sas et les écluses à fort trafic sont pilotées par des éclusiers, les agents réalisent de

l'entretien courant, pilotent des chantiers, modernisent l'infrastructure et lui permettent de rendre tous les services attendus, tout au long de l'année.

Le canal du Midi est un ouvrage industriel vivant qui poursuit son développement et se modernise. Ce développement est assuré par des équipes variées au sein de VNF pour promouvoir et valoriser les activités du tourisme fluvial. Ces activités touristiques sont de fortes retombées économiques sur le territoire Occitan dont de nombreux emplois directs et indirects.

Le transport nécessite également du personnel dédié. 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 presque totalement à la fin des années 1980, obligeant une profession entière à se reconvertir. Quelques bateliers ont fait le choix de convertir leur péniche en bateau promenade ou en bateau hôtel, certains sont devenus pêcheurs en mer, transporteurs routiers, agents VNF... Récemment, quelques expérimentations pour redynamiser 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 quasiment remplacé les barques marchandes. La plaisance fluviale concerne une catégorie de navigants 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 du canal

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 péniches-hôtels, 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 nouveaux métiers
- 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 ?

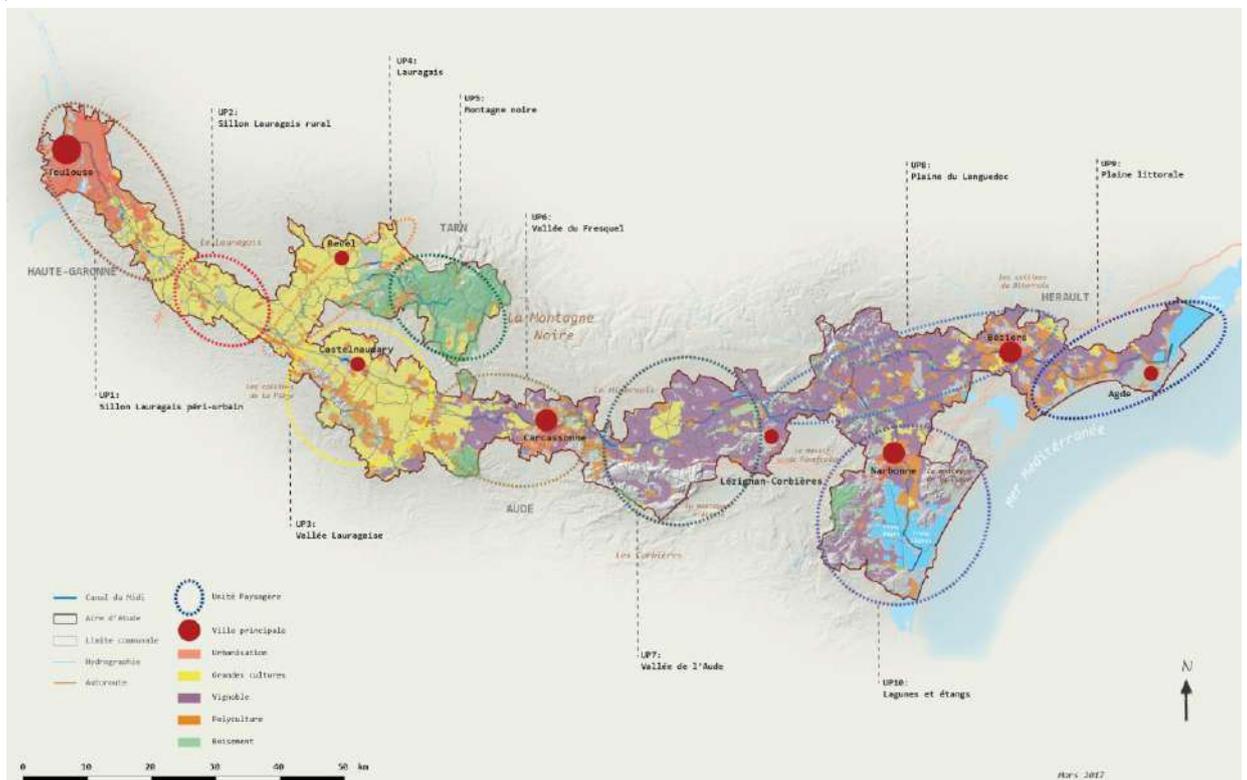
Fiche thématique n°7 - Paysages, relations canal et territoires

La construction du canal du Midi a profondément bouleversé les territoires traversés. Cette voie de communication singulière constitue un évènement paysager en soi.

Le canal du Midi s'est, dans un premier temps, installé dans un paysage préexistant. Sa présence a transformé cet état initial. D'abord en affirmant ses singularités paysagères. Ensuite en favorisant la transformation du paysage agricole proche.

A. Les paysages, perception large (« le grand paysage »)

En tant que maillon dans la liaison Atlantique - Méditerranée, le canal du Midi traverse des territoires et une diversité de paysages marquant le passage entre le bassin aquitain et la mer Méditerranée, avec des influences géographiques, climatiques et culturelles qui traduisent cette gradation depuis les grandes plaines cultivées jusqu'aux espaces littoraux. Il traverse ainsi 5 grands ensembles géographiques et paysagers : Montagne Noire, Agglomération toulousaine, Lauragais, Minervois, littoral méditerranéen. Dix unités paysagères se dévoilent au fil de l'eau, marquées par différents types de milieux et d'écosystèmes. Ces grands ensembles paysagers sont encadrés au sud par les piémonts pyrénéens et la Montagne Noire au nord.



Le canal du Midi constitue ainsi un transect de découverte des paysages, 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. Le canal du Midi et 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.

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 participe à la composition du paysage. Adossé ou lové dans les grands ensembles géographiques traversés, il révèle

ainsi la géomorphologie des paysages : coteaux du Lauragais, collines de La Piège, montagne Noire et Cabardès, montagne d'Alaric, « Pechs » 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.

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 céréalière 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.

Alors que les alignements de platanes ne favorisaient pas le regard vers les extérieurs du canal, leur disparition ouvre des perspectives paysagères nouvelles. Les usagers du canal sont maintenant appelés à porter leur regard sur les composants du proche territoire. Ils bénéficient aussi de vues plus larges du grand paysage dans lequel s'insère le canal.

2. Sa valeur patrimoniale

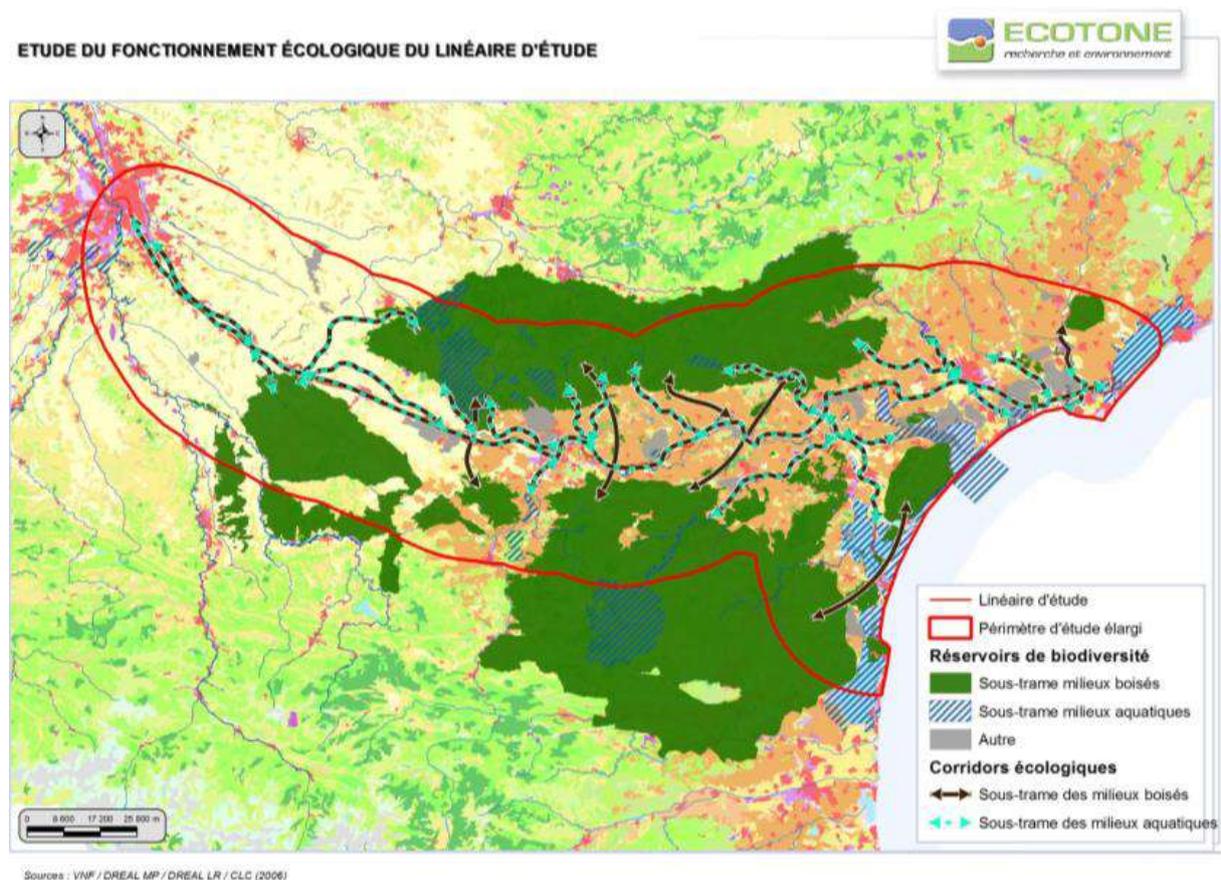
Ses fonctions de transport de marchandises s'étant arrêtées, le canal a été reconnu pour sa valeur patrimoniale. Il est aujourd'hui le vecteur d'un développement touristique et en particulier du tourisme fluvial et de diverses activités de loisirs liées à l'itinérance. Le canal et ses paysages sont ainsi 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 concourt 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 360 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 arbres plantés le long du canal ; 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 du Midi s'inscrit principalement dans le caractère monumental des alignements de platanes, la dimension productive s'amenuise sur ses berges dès le 19^{ème} 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. Dans le périmètre du bien canal du Midi, deux fleuves sont ainsi concernés : l'Aude à Sallèles d'Aude et l'Hérault à 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.

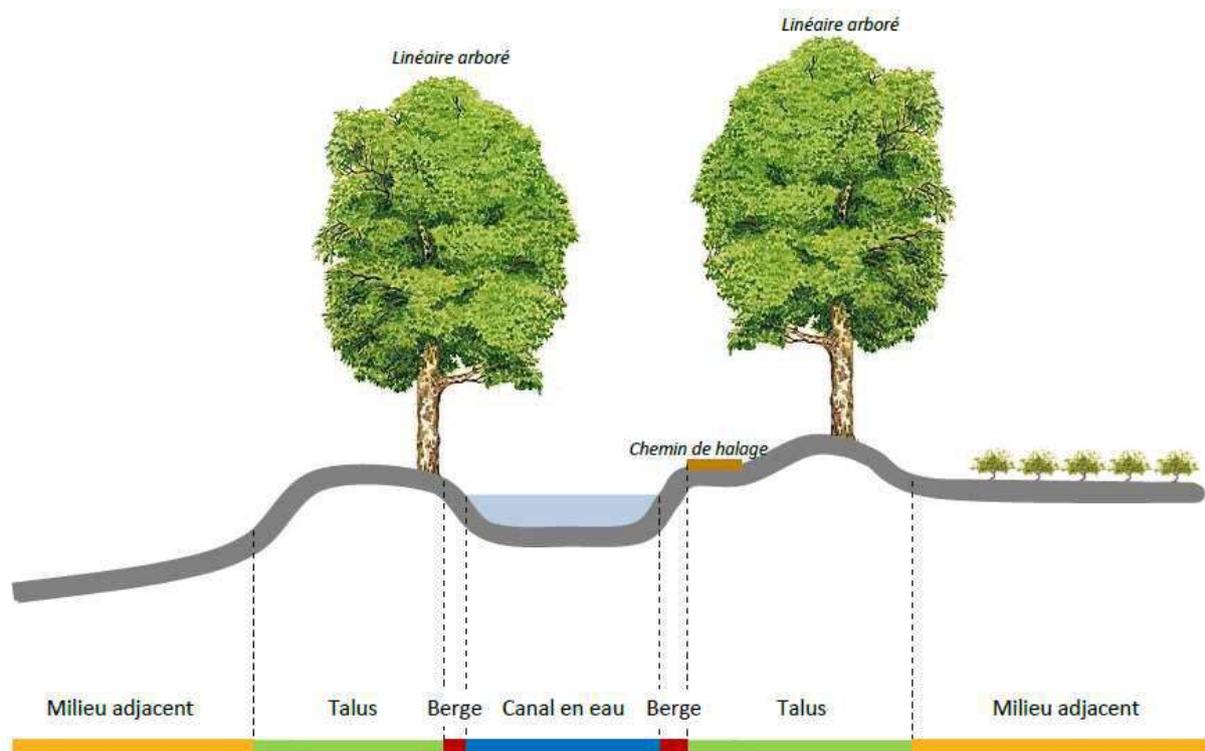
Plusieurs espèces d'amphibiens utilisent le canal du Midi, comme les grenouilles vertes ou la rainette méridionale. Le cortège des reptiles est également bien représenté avec 18 espèces recensées et/ou jugées potentielles. Parmi les insectes les plus remarquables, 2 espèces protégées de libellules et 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
- Le rôle particulier des alignements d'arbres (voûte arborée)

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, l'absence d'utilisation de produits phytosanitaires, la surveillance des espèces invasives, la restauration des berges en utilisant des techniques végétales ou mixtes etc.). Des campagnes de sensibilisation des usagers aux écogestes sont régulièrement entreprises. Des passes à poissons ont pu être construites comme celle de Pont-Rouge sur l'Orb à Béziers. Pour en finir avec les rejets directs dans le canal, VNF déploie un réseau de stations de dépotage afin de permettre aux usagers navigants de vider leurs cuves d'eau usée dans un réseau d'assainissement. Toutes ces mesures contribuent au maintien de la bonne qualité de l'écosystème du canal du Midi.

Points clé :

- Un milieu relativement commun mais remarquable par sa longueur
- bénéficiant de variations en lien avec les écosystèmes traversés

Annexe 2 : Sites piliers

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

Annexe 3 : Sites d'interprétation globale

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

Annexe 4 : Sites d'interprétation paysagère

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

Oppidum d'Ensérune	Plaine du Languedoc	CC la Domitienne
Colline et Tour de Montady	Plaine du Languedoc	CC la Domitienne
Acropole de Béziers	Plaine littorale et Plaine du Languedoc	CA de Béziers-Méditerranée
Table de lecture du paysage du château d'eau à Portiragnes	Plaine littorale	CA Hérault Méditerranée
Mont Saint-Loup	Plaine littorale	CA Hérault Méditerranée
Mont Saint-Clair	Plaine littorale	CA Sète Agglopolé Méditerranée

Annexe 5 : Sites d'interprétation spécifique

Nom	Thématique (s)	Intercommunalité
Vallée du Girou et moulin de Nagen	1. Le projet	CC des Côteaux du Girou
Ecluse des Ponts-Jumeaux	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
Pont Jumeaux	3. Prouesse technologique, architecture	Toulouse Métropole
Écluse N°1 du Béarnais	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
Passerelle Kleber-Haedens	3. Prouesse technologique, architecture	Toulouse Métropole
Écluse N°2 des Minimes	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
Quai de Minimes	5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
Ancienne écluse de Matabiau	5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
Écluse N°3 de Bayard	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
Pont Riquet et redressement du bief de Bayard	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole
Statue de Pierre-Paul Riquet	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole
Pont Gabriel Perry	7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole
Passerelle Saint-Aubin	7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole
Port saint-Sauveur	5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole
Pont-canal des Herbettes	3. Prouesse technologique, architecture	Toulouse Métropole
Passerelle de Negreneys	7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole
Passerelle des Soupirs	7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole
Aqueduc de Saint-Agne	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
Pont de Madron ou de Mange-Pomme	7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval
Port Sud	5. Navigation et autres usages	CA du Sicoval
Aqueduc de Madron	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
Écluse N°4 de Castanet et aqueduc	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
Écluse N°5 de Vic	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
Pont de Deyme	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval
Aqueduc de la Joncasse	3. Prouesse technologique, architecture	CA du Sicoval
Écluse N°6 de Mongiscard, lavoir, station de pompage	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA du Sicoval
Pont des Romains	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval
Port des Landes	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval
Écluse N°08 du Sanglier	2. Construction et gestion 6. Hommes et femmes du canal	CA du Sicoval
Pont d'En Serny	7. Paysages et territoires traversés	CC des Terres du Lauragais
Écluse N°10 de Laval	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais

Aqueduc des Voûtes	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais
Écluse N°12 de Renneville	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais
Écluse N°13 d'Encassan	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais
Écluse N°14 d'Emborrel	3. Prouesse technologique, architecture	CC des Terres du Lauragais
Ancienne écluse de Garonne	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole
Aqueducs de la rigole de la Plaine	3. Prouesse technologique, architecture	CC aux Sources du Canal du Midi
Aqueduc de Saint-Félix : ligne ferroviaire Castelnaudary-Castres	7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi
Lac de Lenclas	7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi
Prise d'eau des Thoumases ou du Laudot	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	CC aux Sources du Canal du Midi
Pont vieux de Cailhavel	3. Prouesse technologique, architecture	CC aux Sources du Canal du Midi
Pont du Riat	3. Prouesse technologique, architecture	CC aux Sources du Canal du Midi
Port Louis, le moulin du Roy et la prise d'eau de la Ville de Revel	2. Construction et gestion 5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi
Pont Cruzet	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC aux Sources du Canal du Midi
Lac et barrage des Cammazes	4. Gestion de l'eau	CC aux Sources du Canal du Midi
Stèle et maison du plô de la Jasse	6. Hommes et femmes du canal	CC aux Sources du Canal du Midi
Prise d'eau de la Bernassonne	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	CC aux Sources du Canal du Midi
Rigole d'essai	1. Le projet	CC aux Sources du Canal du Midi
Chaussée de Coudières	3. Prouesse technologique, architecture	CC aux Sources du Canal du Midi
Écluse N°15 de l'Océan	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Lac et barrage de la Ganguise	4. Gestion de l'eau	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Le Ségala	5. Navigation et autres usages	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°16 de la Méditerranée	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°17 du Roc	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Ecluse N°18 de Laurens	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°19 de la Domergue	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°20 de Laplanque	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°22 de Gay	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°23 du Vivier et moulin	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°24 de Guilhermin	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois

Écluse N°25 de St Sernin	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°26 de Guerre	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°27 de la Peyruque	2. Construction et gestion 6. Hommes et femmes du canal	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Écluse N°28 de la Criminelle	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Aqueduc et écluse N°29 de Treboul	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Epanchoir de Naurouze sur la rigole	4. Gestion de l'eau	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Col de Naurouze Pont de la Rigole	3. Prouesse technologique, architecture	CC Castelnaudary, Lauragais Audois
Le Conquet	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	CC de la Montagne Noire
Prise d'eau et épanchoir du Rieutort	4. Gestion de l'eau	CC de la Montagne Noire
Le Lampy Vieux	4. Gestion de l'eau	CC de la Montagne Noire
Lac et barrage du Lampy	4. Gestion de l'eau	CC de la Montagne Noire
Moulins de Cals, lac et barrage de la Galaube	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CC de la Montagne Noire
Prise d'Alzeau	4. Gestion de l'eau 7. Paysages et territoires traversés	CC de la Montagne Noire
Epanchoir de Villepinte	4. Gestion de l'eau	CC Piège Lauragais Malepère
Lavoir de Villepinte	7. Paysages et territoires traversés	CC Piège Lauragais Malepère
Écluse N°30 de Villepinte	3. Prouesse technologique, architecture	CC Piège Lauragais Malepère
Écluse N°31 de Sauzens et pont	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CC Piège Lauragais Malepère
Écluse N°32 de Bram	3. Prouesse technologique, architecture	CC Piège Lauragais Malepère
Port et bourg de Bram	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Piège Lauragais Malepère
Pont de Conques ou du Diable	7. Paysages et territoires traversés	CC Piège Lauragais Malepère
Écluse N°33 de Beteille	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	CC Piège Lauragais Malepère
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
Pont et domaine de Millepetit	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
Pont et domaine de Millegrand	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
Epanchoir à siphon de Marseillette	4. Gestion de l'eau	CA Carcassonne Agglo
Port de Marseillette	5. Navigation et autres usages	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°45 de Marseillette	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
Port Garaud et écluse N°46 de Fonfile	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°47 de Saint-Martin	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°48 et aqueduc de l'Aiguille	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°49 de Puichéric	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
La Redorte/ Port de la Fabrique	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
La Redorte/ Aqueduc et déversoir du Ribassel	5. Navigation et autres usages	CA Carcassonne Agglo
Déversoir - épanchoir de l'Argent Double/ aqueduc	4. Gestion de l'eau	CA Carcassonne Agglo
La Redorte/ La dînée	6. Hommes et femmes du canal	CA Carcassonne Agglo
Le pont et le domaine de la métairie du bois	7. Paysages et territoires traversés	CA Carcassonne Agglo
Écluse N°50 de Jouarres	3. Prouesse technologique, architecture	CA Carcassonne Agglo
Port d'Homs	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
Écluse N°52 d'Ognon/ aqueduc/ Portes de défense	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC du Minervois au Caroux
Écluse N°51 d'Homs	3. Prouesse technologique, architecture	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
Écluse N°53 de Pech Laurier	3. Prouesse technologique, architecture	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
Écluse n°54 d'Argens	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
Le contour de Roubia	5. Navigation et autres usages	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
Pont et village de Roubia	6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois
Paraza/ Pont, halte fluviale, château	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois

Pont-canal du Répudre	2. Construction et gestion 3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne
Ventenac/ Port, cave, château et tombes de la famille Andréossy, barque Marie-Thérèse	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
Epanchoir à siphon de Ventenac	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
Pont de Saint-Nazaire (dit aussi Pont Saint-Rome)	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
Cale de Foncaude	4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
Épanchoir des Patiasses	4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
Barrage sur la Cesse, rigole et prise d'eau de Mirepeisset	4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
Pont-canal de la Cesse	2. Construction et gestion 3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne
Port La Robine	5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
Pont et Minoterie de Truilhas	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
Jonction canal du Midi - Canal de Jonction	2. Construction et gestion	CA Le Grand Narbonne
Argeliers, Pont de la Province	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
Argeliers/ Port, pont vieux, maison du postillon	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
Relais de Pigasse	6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
Écluse de Cesse	3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne
Écluse et pont de Truilhas	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
Écluse d'Empare	3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne
Écluse et pont d'Argeliers	3. Prouesse technologique, architecture 7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
Écluse de St Cyr	3. Prouesse technologique, architecture	CA Le Grand Narbonne
Écluse, pont et maison de l'Ingénieur de Sallèles	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
Traversée de l'Aude : bac et traîlle	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CA Le Grand Narbonne
Barrage de Moussoulens/ Écluse de Moussoulens	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CA Le Grand Narbonne
Le pont vieux de Moussoulens	7. Paysages et territoires traversés	CA Le Grand Narbonne
Écluse de Raonel	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
Écluse et moulin de Gua	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
Écluse de Narbonne ou de la Charité, moulin	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
Le Pont des Marchands	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
Écluse et épanchoir de Mandirac	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne
Écluse de Sainte-Lucie	5. Navigation et autres usages	CA Le Grand Narbonne

Hameau, pont et aqueduc de Serière - la Croisade	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CC Sud-Hérault
Pont et maison de Pigasse	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	CC Sud-Hérault
Aqueduc, déversoir et épanchoir de Quarante	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CC Sud-Hérault
Pont et aqueduc de Malvies	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CC Sud-Hérault
Epanchoir et deversoir et domaine de l'Ale	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	CC Sud-Hérault
Aqueduc de Roubiolas	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault
Épanchoir à siphon et contour du Fer à Mulet	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault
Pont de Saisse	3. Prouesse technologique, architecture	CC Sud-Hérault
Epanchoir de Piétat	4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault
Aqueduc Saint-Pierre	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault
Aqueduc de Guéry	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault
Contours de Roquemelane	3. Prouesse technologique, architecture	CC Sud-Hérault
Port et ouvrages de Poilhes	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault
Aqueduc Deltou	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CC Sud-Hérault
Aqueduc de Colombiers	4. Gestion de l'eau	CC la Domitienne
Port et caves de Colombiers, pont, lavoir	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC la Domitienne
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 Fouga	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
Port Cassafières	5. Navigation et autres usages	CA Hérault-Méditerranée
Canalet de Roque-Haute	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CA Hérault-Méditerranée
Chenal du Clôt et épanchoirs	4. Gestion de l'eau	CA Hérault-Méditerranée
Pont Saint-Joseph dit des trois yeux	3. Prouesse technologique, architecture	CA Hérault-Méditerranée
Navigation sur l'Hérault liée au barrage du moulin d'Agde	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CA Hérault-Méditerranée
La traîlle de l'Hérault	5. Navigation et autres usages	CA Hérault-Méditerranée
Écluse N°62 de Prades	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	CA Hérault-Méditerranée
Pont de Saint-Bauzille et maison de garde	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	CA Hérault-Méditerranée
Écluse N°63 du Bagnas et épanchoir	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	CA Hérault-Méditerranée
Réserve naturelle du Bagnas Péniche mobile	7. Paysages et territoires traversés 8. Biodiversité	CA Hérault-Méditerranée
Pont des Onglous	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CA Sète Agglopôle Méditerranée
Môle St-Louis, port et phare de Sète	2. Construction et gestion	CA Sète Agglopôle Méditerranée
Réserve naturelle du Bagnas	8. Biodiversité	CA Sète Agglopôle Méditerranée

Annexe 6 : Sites d'interprétation périphérique

Nom	Thématique(s)	Intercommunalité	Privé
Château des archevêques de Toulouse à Verfeil	1. Le projet	CC des Côteaux du Girou	
La Halle aux Grains	7. Paysages et territoires traversés	Toulouse Métropole	
Château de Lespinet	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	x
Hôtel Reich de Pennautier	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
Frescaty (Jardin des Plantes)	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
Musée du vieux Toulouse	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
Espace EDF Bazacle	2. Construction et gestion 5. Navigation et autres usages	Toulouse Métropole	
Cathédrale St-Etienne	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
Canal latéral à la Garonne	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
Place Salengro	2. Construction et gestion	Toulouse Métropole	
Les Puntils	4. Gestion de l'eau	CA du Sicoval	
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
Phare de l'aéropostale de Baziège	7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval	
Auzeville	7. Paysages et territoires traversés	CA du Sicoval	
Moulins à vent	7. Paysages et territoires traversés	CC des Terres du Lauragais	
Château de Saint-Felix-Lauraguais	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi	
Bastide de Revel : maison de Pierre-Paul Riquet, halle et beffroi	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi	
Durfort	7. Paysages et territoires traversés	CC aux Sources du Canal du Midi	
Cité de Sorèze	6. Hommes et femmes du canal	CC aux Sources du Canal du Midi	
Phare de l'aéropostale de Montferrand	7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	
Poterie Not	7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	
Ferme modèle de Donadery	7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	
Domaine des Cheminières	7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	
Abbaye de Saint-Papoul	2. Construction et gestion	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	

Tuilerie	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	CC Castelnaudary, Lauragais Audois	x
Carrière de granit du Fajal	2. Construction et gestion	CC de la Montagne Noire	
Mine de plomb argentifère	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	CC de la Montagne Noire	x
Mine d'or de Salsigne	7. Paysages et territoires traversés	CC de la Montagne Noire	x
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 Marseillette	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	7. Paysages et territoires traversés	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	
Château d'Argens-Minervois	2. Construction et gestion	CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois	
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	
Étang de Quarante	7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault	
Étang de Capestang	4. Gestion de l'eau 7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault	
Pont et domaine de Régimont-le-Haut	7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault	
Domaine du Rouëre	7. Paysages et territoires traversés 5. Navigation et autres usages 8. Biodiversité	CC Sud-Hérault	
Château des archevêques	7. Paysages et territoires traversés	CC Sud-Hérault	
Étang asséché de Montady	7. Paysages et territoires traversés	CC la Domitienne	
Eglise St-Sylvestre. Ste Colombe	7. Paysages et territoires traversés	CC la Domitienne	
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	
Grande Maire	7. Paysages et territoires traversés 8. Biodiversité	CA Hérault-Méditerranée	

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	

Annexe 7 : Sites par EPCI

Communauté de Communes des Coteaux du Girou

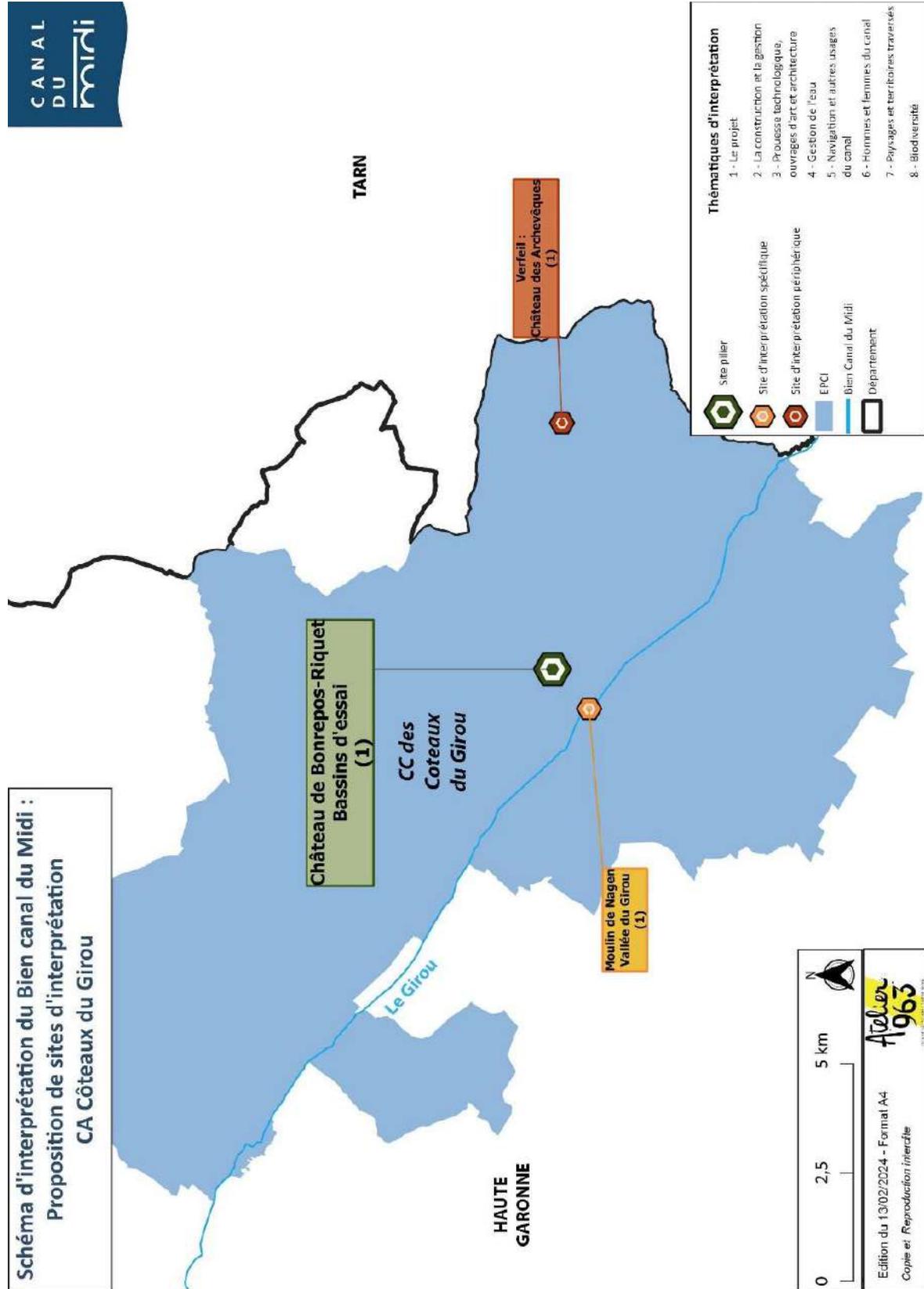


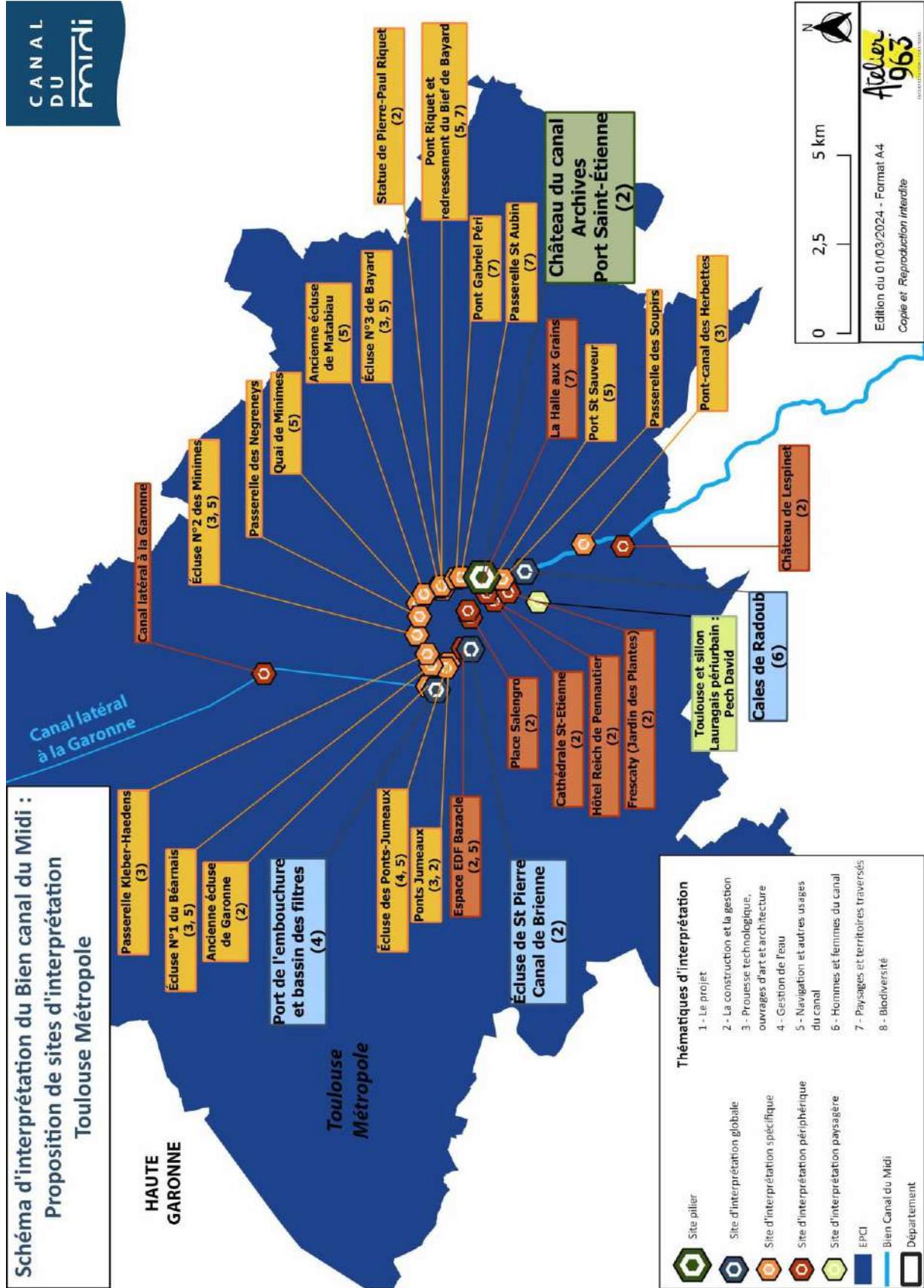
Schéma d'interprétation du Bien canal du Midi :
Proposition de sites d'interprétation
CA Côteaux du Girou

0 2,5 5 km

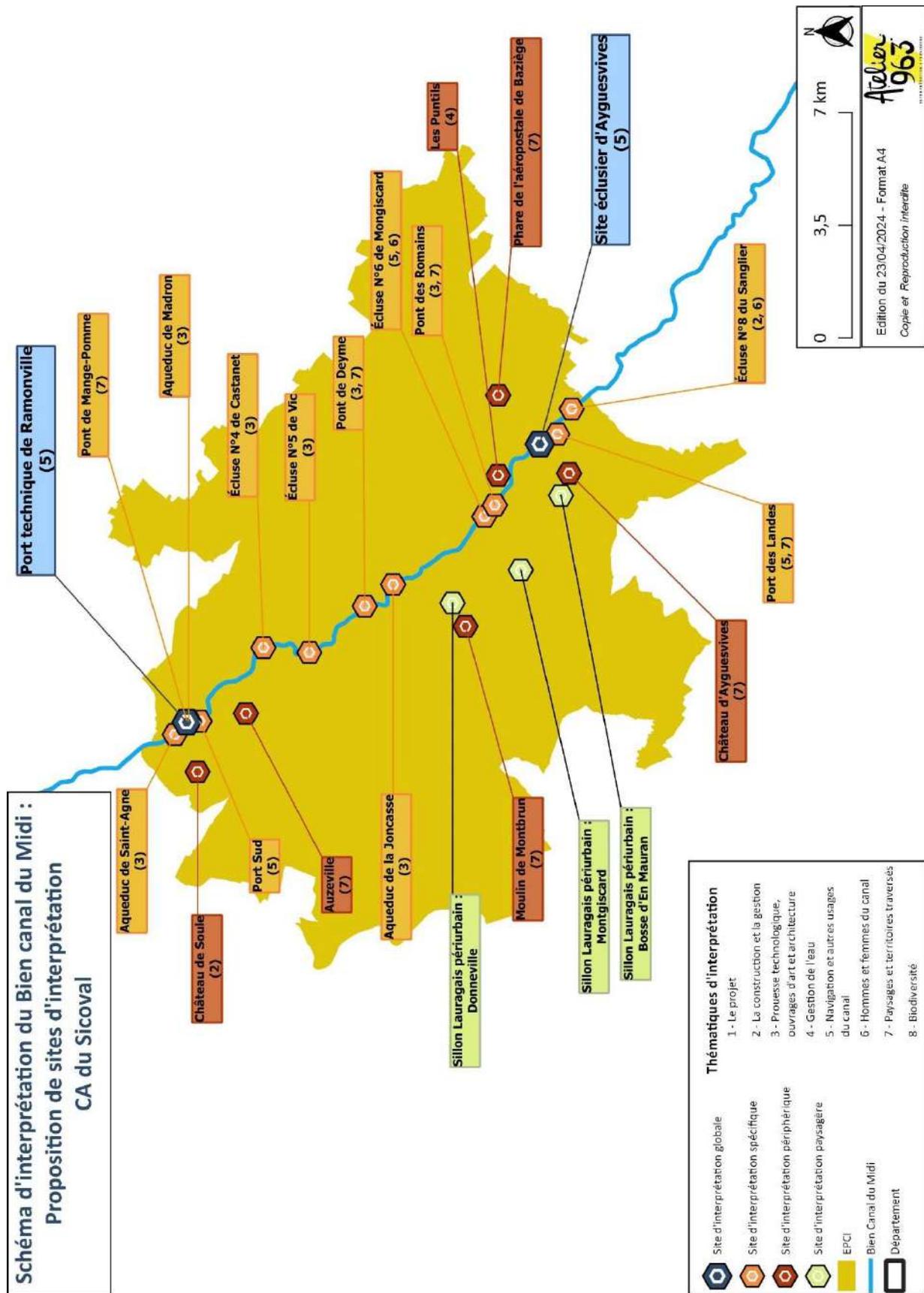
Édition du 13/02/2024 - Format A4
Copie et reproduction interdite

Atelier 1963

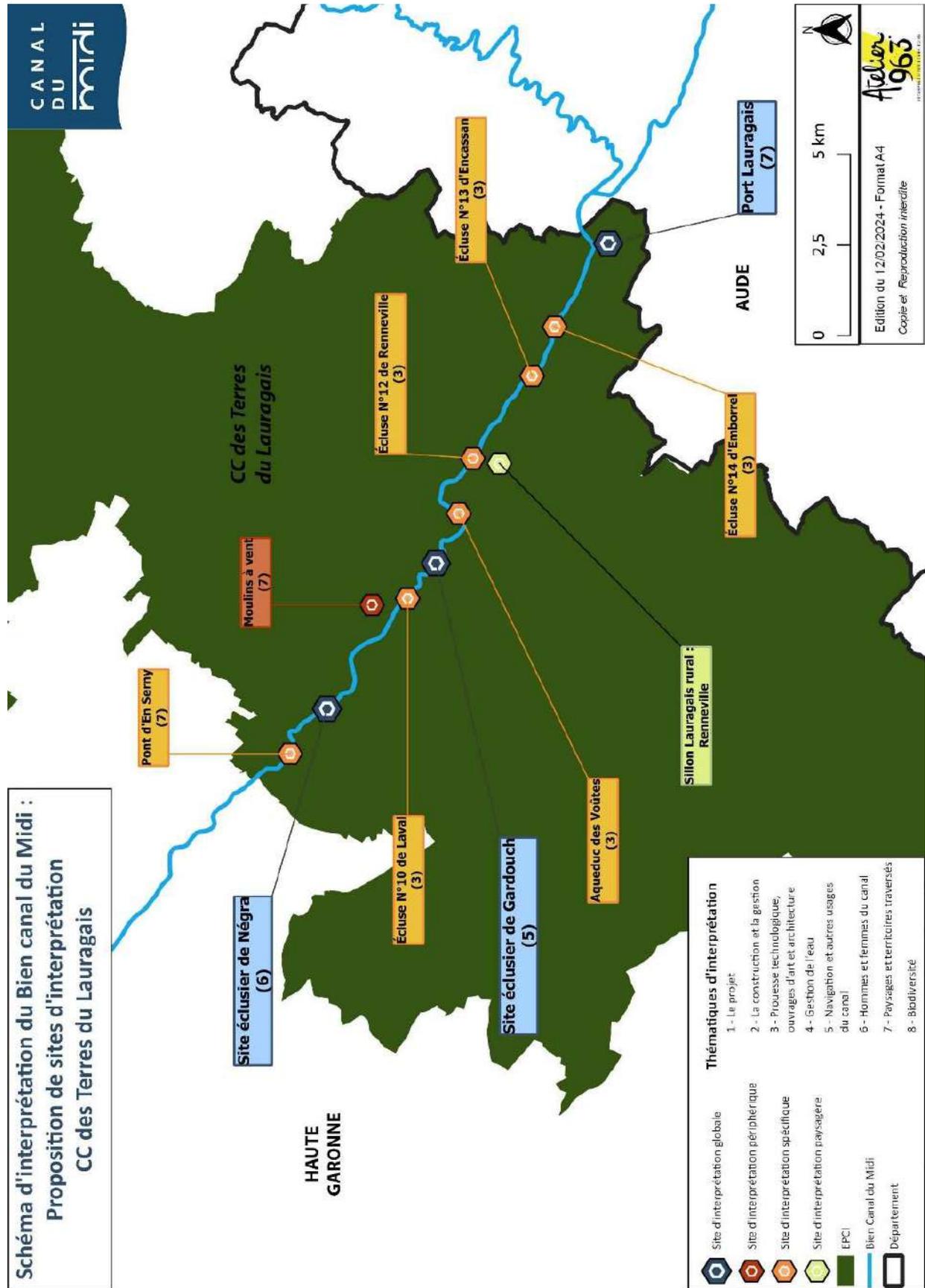
Site	Thématique	Typologie
Château de Bonrepos-Riquet / Bassins d'essai	1. Le projet	Site pilier
Vallée du Girou et moulin de Nagen	1. Le projet	Site d'interprétation spécifique
Château des archevêques de Toulouse à Verfeil	1. Le projet	Site d'interprétation périphérique



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

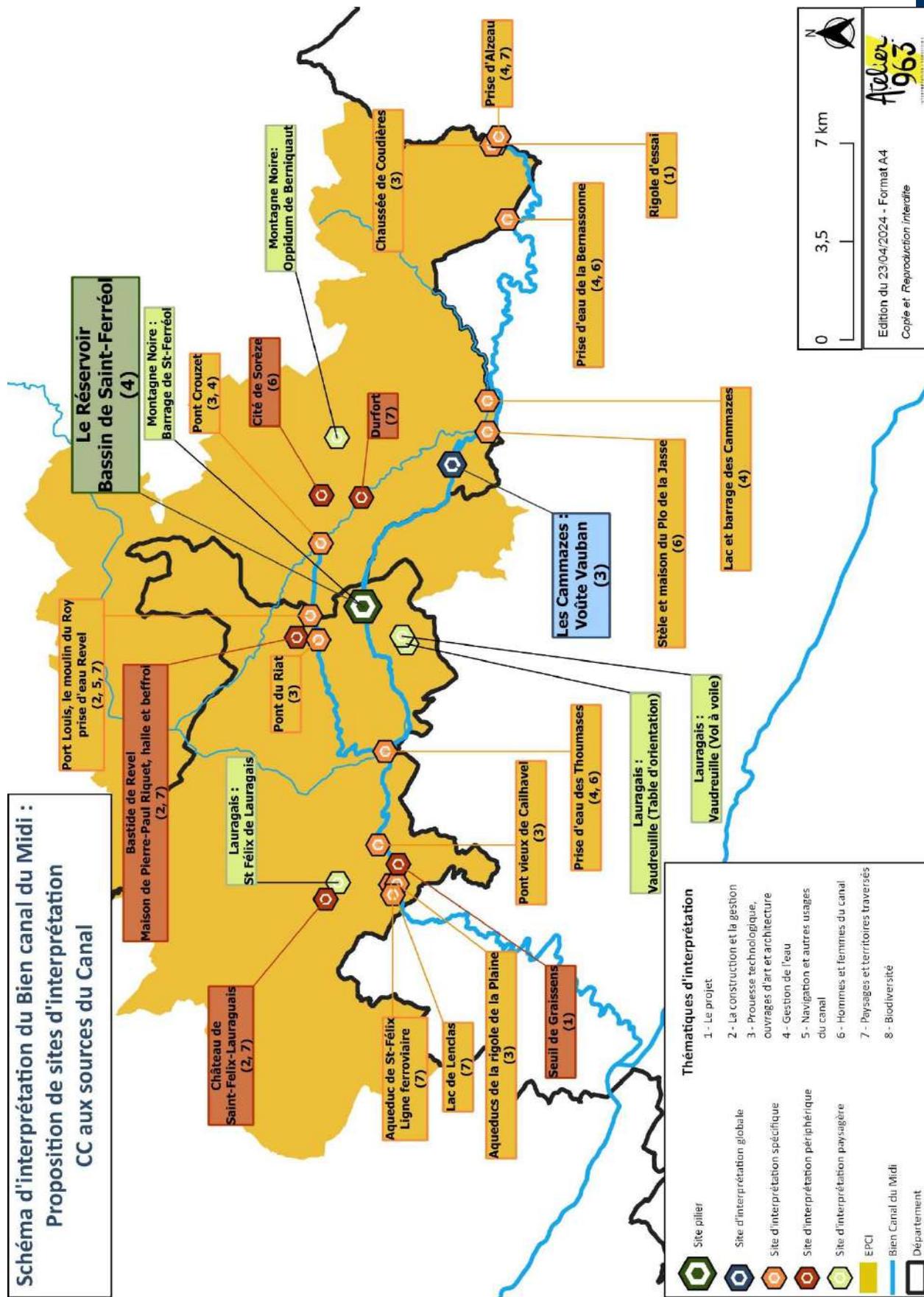


Site	Thématique	Typologie
Port technique de Ramonville	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation globale
Site éclusier et aqueduc d'Ayguésvives	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation globale
Point haut de Donneville	Unité paysagère : Sillon Lauragais périurbain	Site d'interprétation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



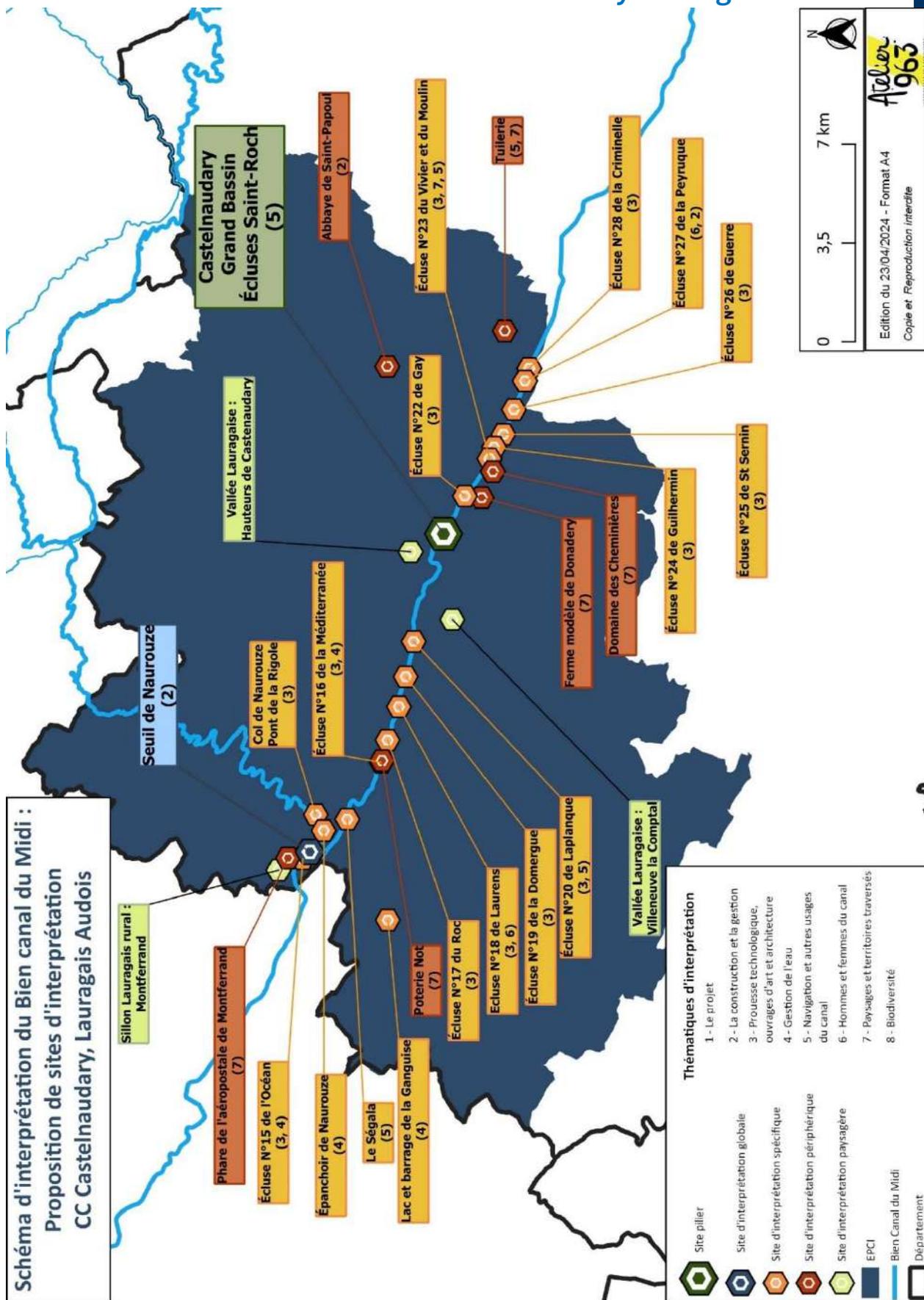
Site	Thématique	Typologie
Site éclusier de Négra	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation globale
Site éclusier de Gardouch	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation globale
Port Lauragais	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation globale
Renneville	Unité paysagère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

Communauté de communes aux sources du canal du Midi

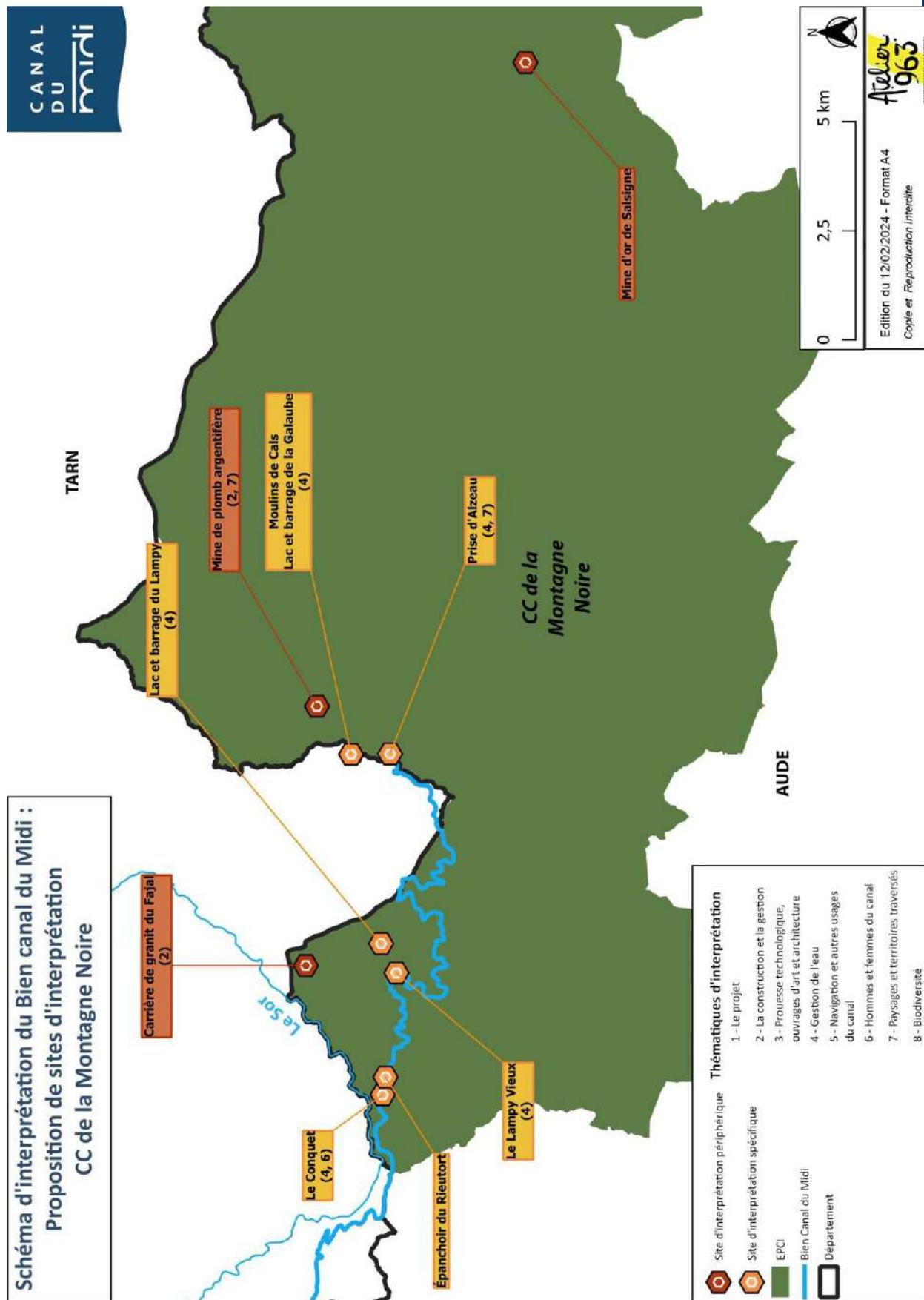


Site	Thématique	Typologie
Le Réservoir / Bassin de Saint-Ferréol	4. Gestion de l'eau	Site pilier
Les Cammazes : Voûte Vauban	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation globale
Saint-Felix-de-Lauragais	Unité paysagère : Lauragais	Site d'interprétation paysagère
Vaudreuille (Table d'Orientation)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

Communauté de communes de Castelnaudary Lauragais Audois



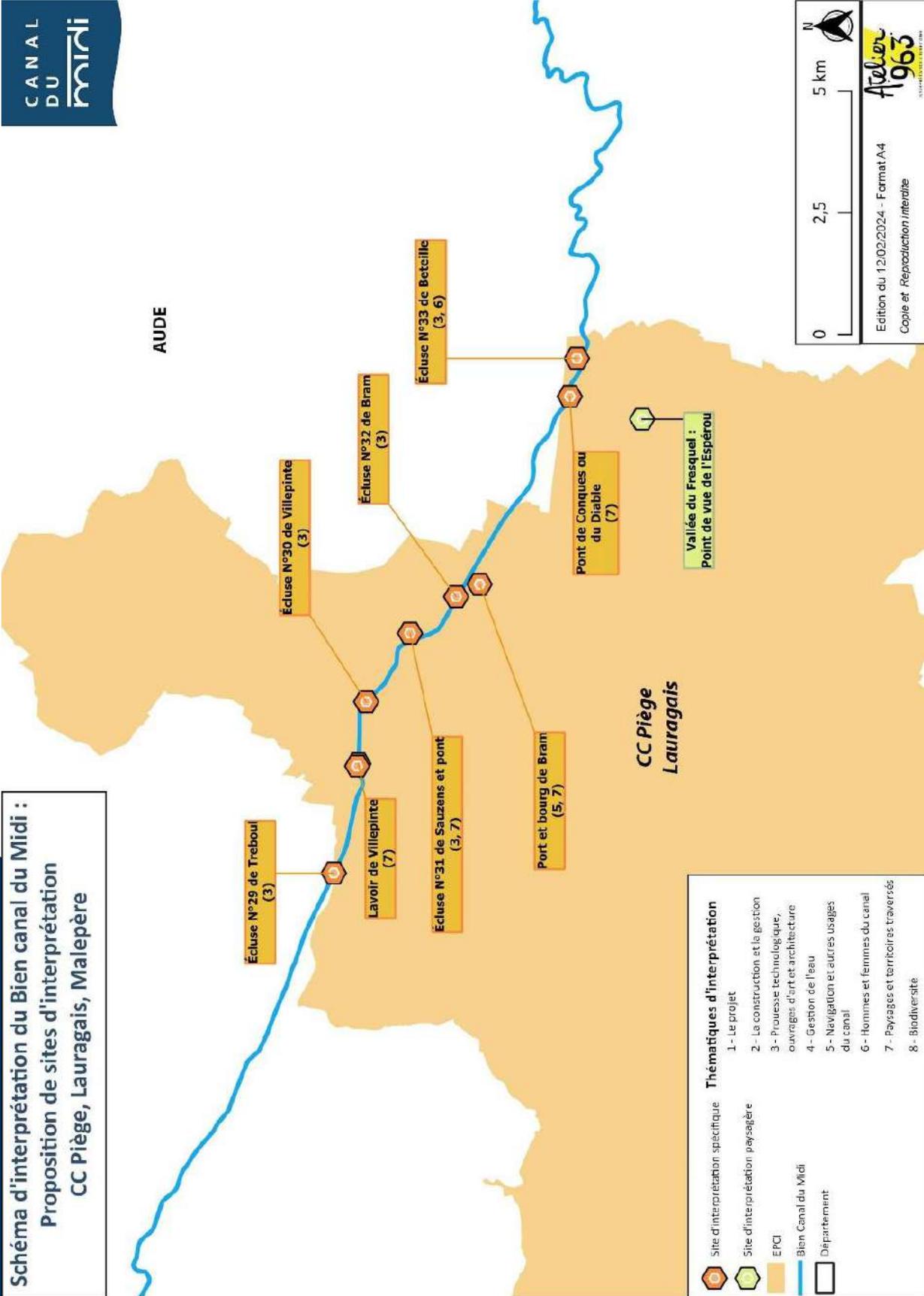
Site	Thématique	Typologie
Castelnaudary / Grand Bassin / Écluses Saint-Roch	5. Navigation et autres usages	Site pilier
Seuil de Naurouze	2. Construction et gestion	Site d'interprétation globale
Montferrand	Unité paysagère : Sillon Lauragais rural	Site d'interprétation paysagère
Hauteurs de Castelnaudary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



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



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



Site d'interprétation spécifique

- 1 - Le projet
- 2 - La construction et la gestion
- 3 - Prouesses technologiques, 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

Thématiques d'interprétation

- Site d'interprétation paysagère
- EPCI
- Bien Canal du Midi
- Département

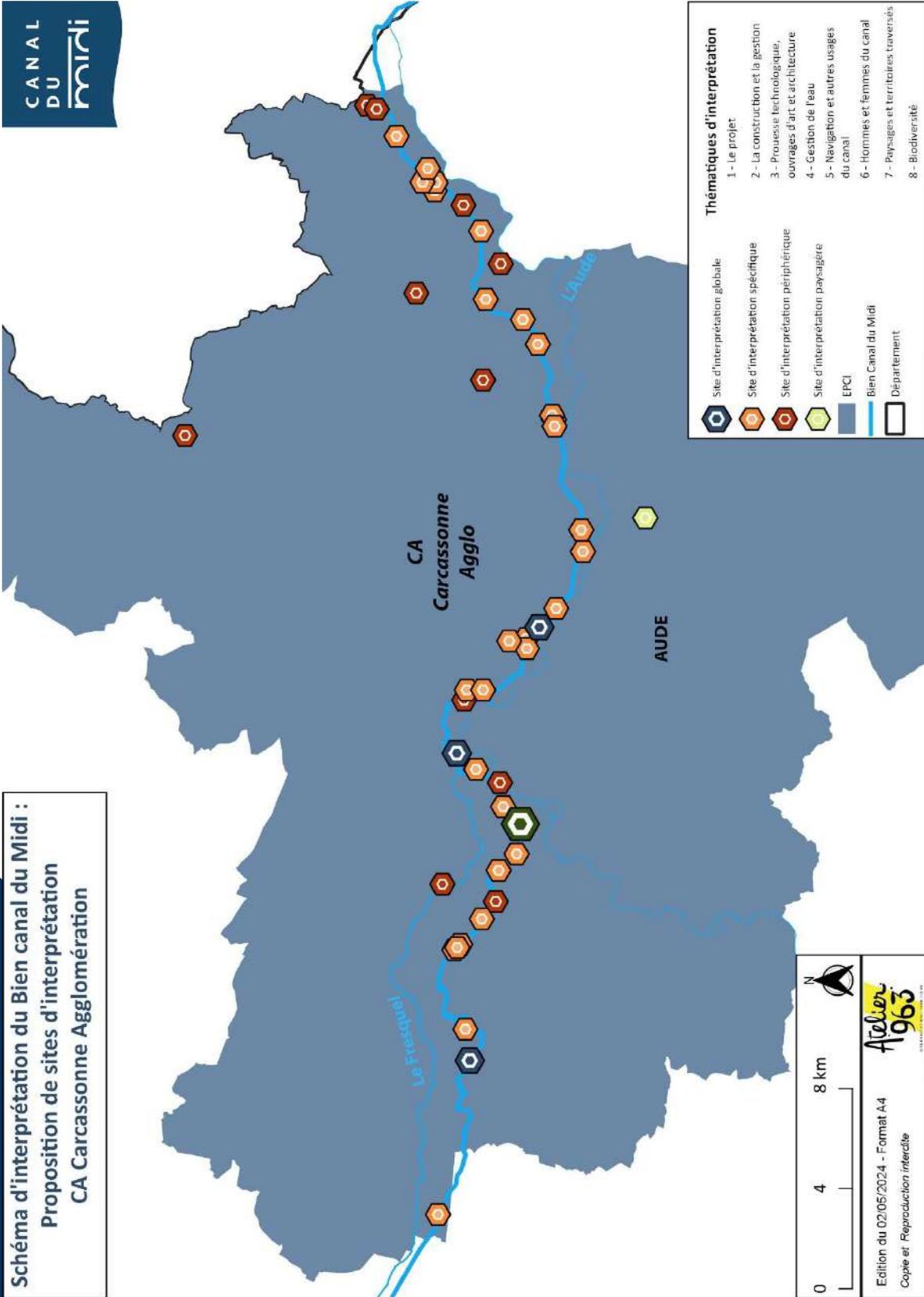


Site	Thématique	Typologie
Point de vue de l'Espérou	Unité paysagère : Vallée du Fresquel	Site d'interprétation paysagère
Aqueduc et écluse N°29 de Treboul (3)	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Epanchoir de Villepinte (4)	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation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

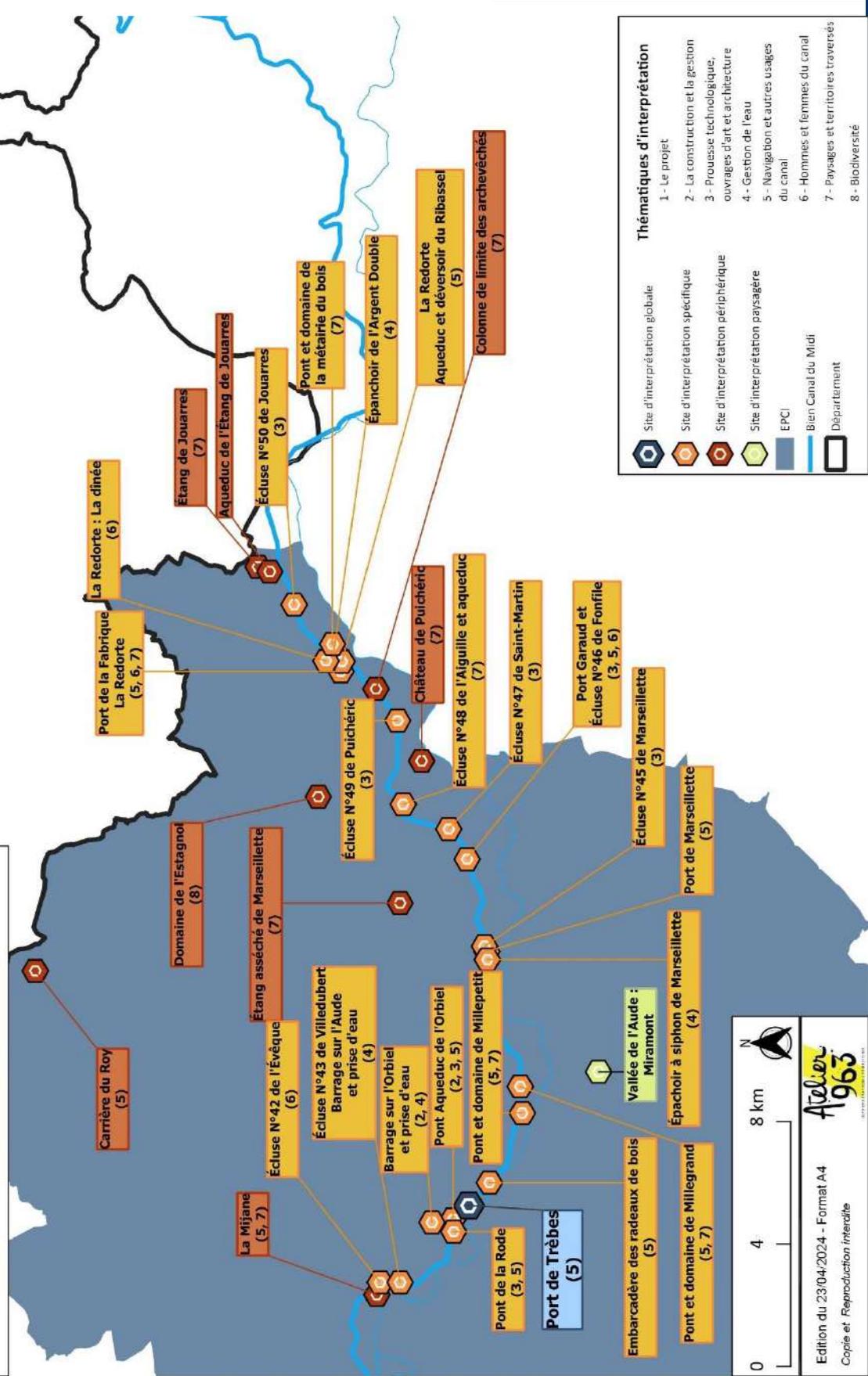
Communauté d'agglomération Carcassonne Agglo



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
CC Carcassonne Agglomération**



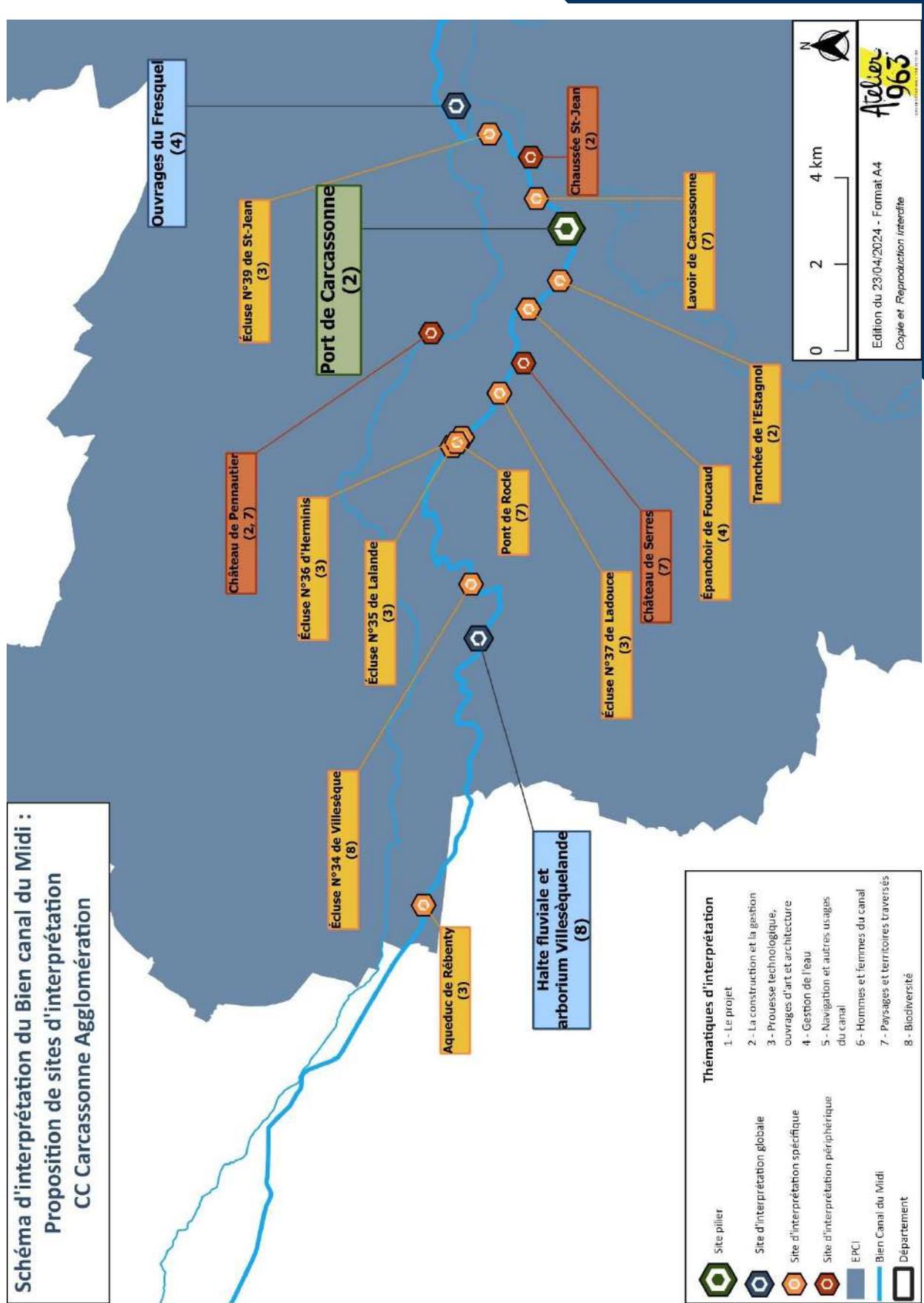
0 4 8 km

Édition du 23/04/2024 - Format A4
Copie et reproduction interdite

Ajouté 1963
www.canal-du-midi.com

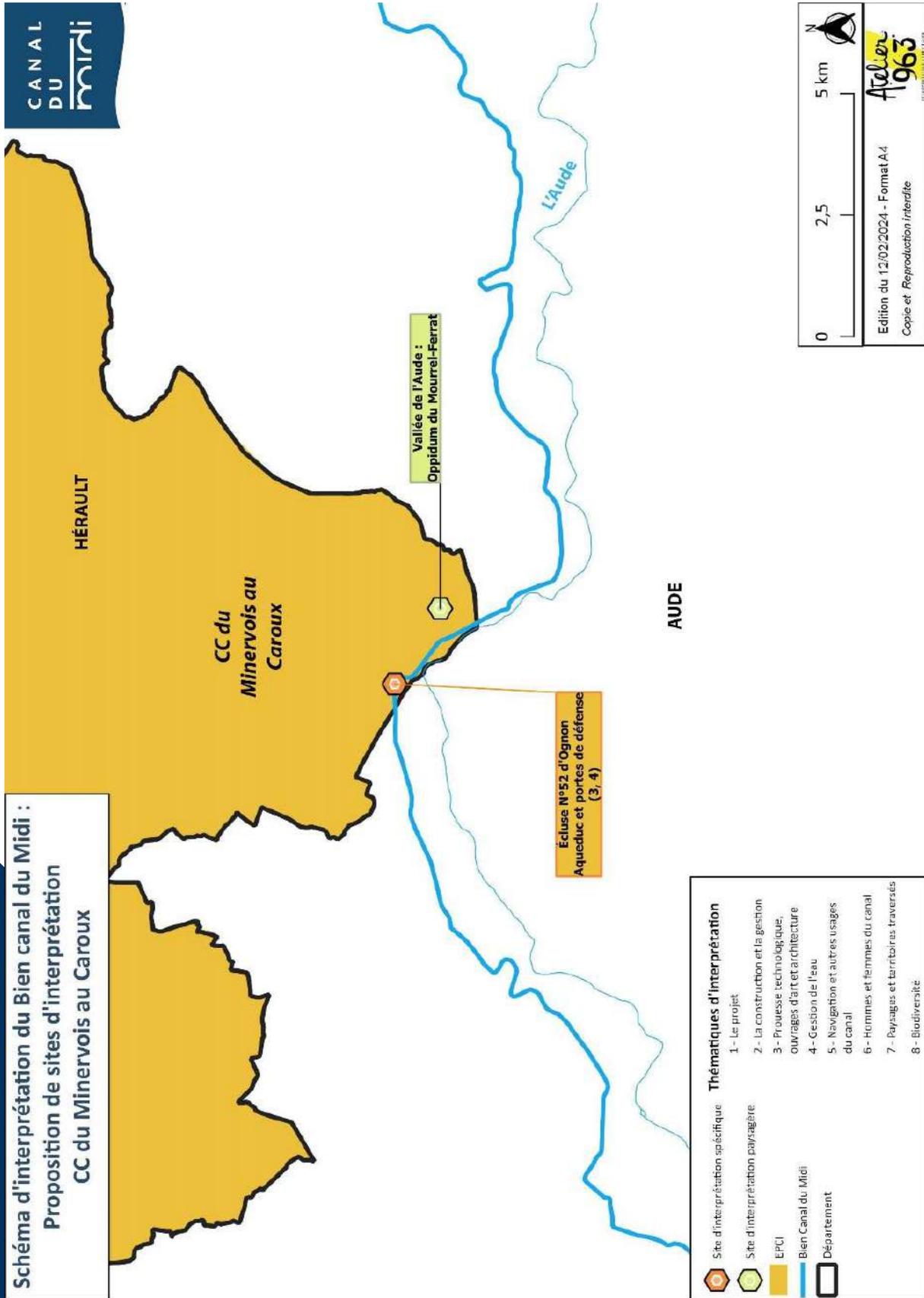


**Schéma d'interprétation du Bien canal du Midi :
Proposition de sites d'interprétation
CC Carcassonne Agglomération**



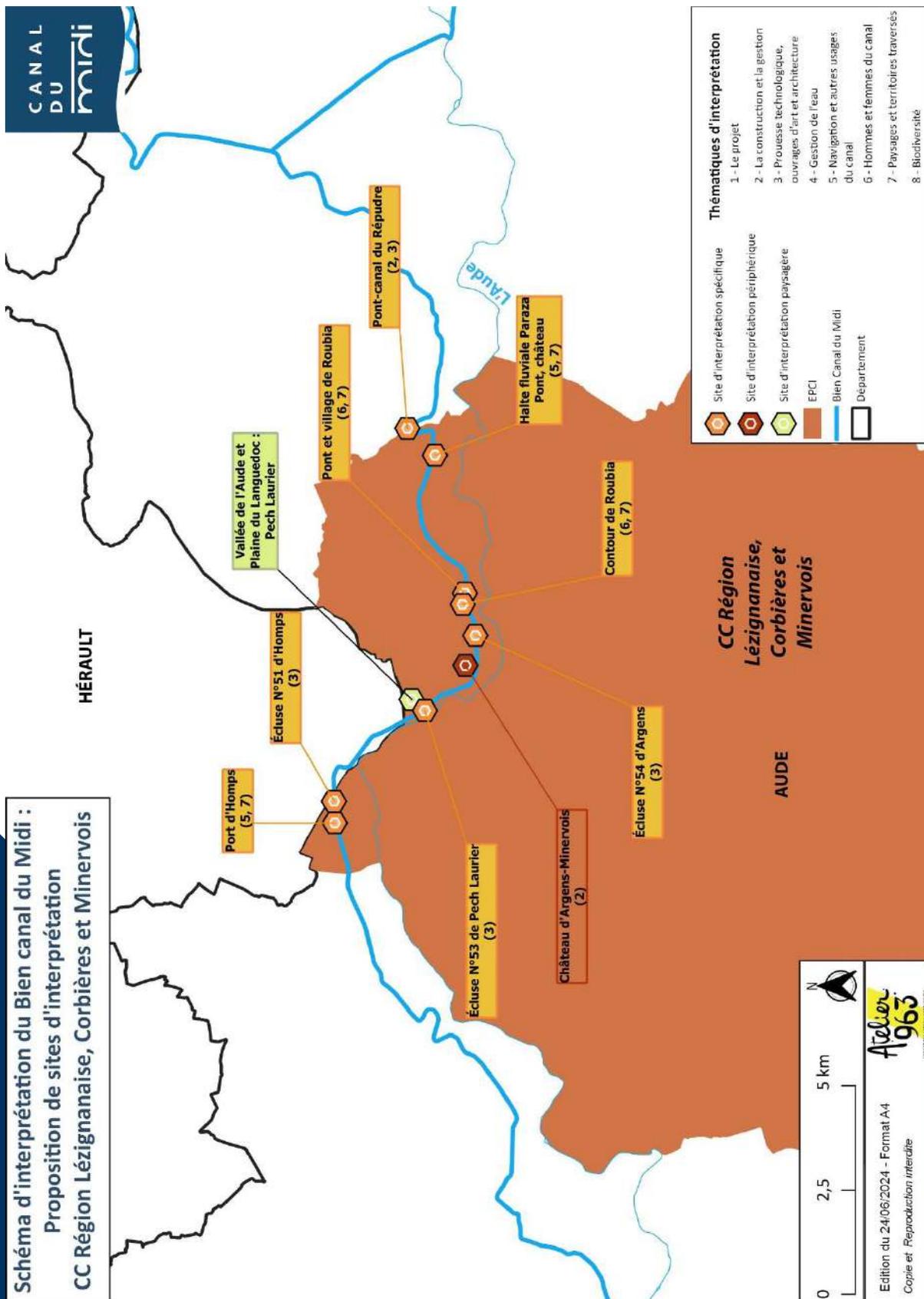
Site	Thématique	Typologie
Port de Carcassonne	2. Construction et gestion	Site pilier
Ecluses et prise d'eau du Fresquel	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation globale
Port de Trèbes	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation globale
Halte fluviale et arborium Villesèquelande	8. Biodiversité	Site d'interprétation globale
Miramont	Unité paysagère : Vallée de l'Aude	Site d'interprétation paysagère
Aqueduc de Rébenty	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°34 de Villesèque	8. biodiversité	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°35 de Lalande	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Pont de Rocle	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°36 d'Herminis	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°37 de Ladouce	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Épanchoir de Foucaud	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Tranchée de l'Estagnol	2. Construction et gestion	Site d'interprétation spécifique
Lavoir de Carcassonne	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°39 de St-Jean	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°42 de l'Évêque	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°43 de Villedubert/ Barrage sur l'Aude et prise d'eau	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Pont de la Rode	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Barrage sur l'Orbiel et prise d'eau	2. Construction et gestion 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Pont Aqueduc de l'Orbiel	2. Construction et gestion 3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Embarcadère des radeaux de bois	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Pont et domaine de Millepetit	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Pont et domaine de Millegrand	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Epanchoir à siphon de Marseillette	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Port de Marseillette	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°45 de Marseillette	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Port Garaud et écluse N°46 de Fonfile	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°47 de Saint-Martin	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°48 et aqueduc de l'Aiguille	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique

Écluse N°49 de Puichéric	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
La Redorte/ Port de la Fabrique	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
La Redorte/ Aqueduc et déversoir du Ribassel	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Déversoir - épanchoir de l'Argent Double/ aqueduc	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
La Redorte/ La dînée	6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Le pont et le domaine de la métairie du bois	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°50 de Jouarres	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Château de Pennautier	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Domaine de l'Estagnol	8. biodiversité	Site d'interprétation périphérique
Pont et domaine de la Mijane	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Étang asséché de Marseillette	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Château de Puichéric	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Caunes-Minervois/ Carrière du Roy	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation périphérique
Colonne de limite des archevêchés	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Etang de Jouarres	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Aqueduc de l'étang de Jouarres	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Château de Serres	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Chaussée de St-Jean	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique



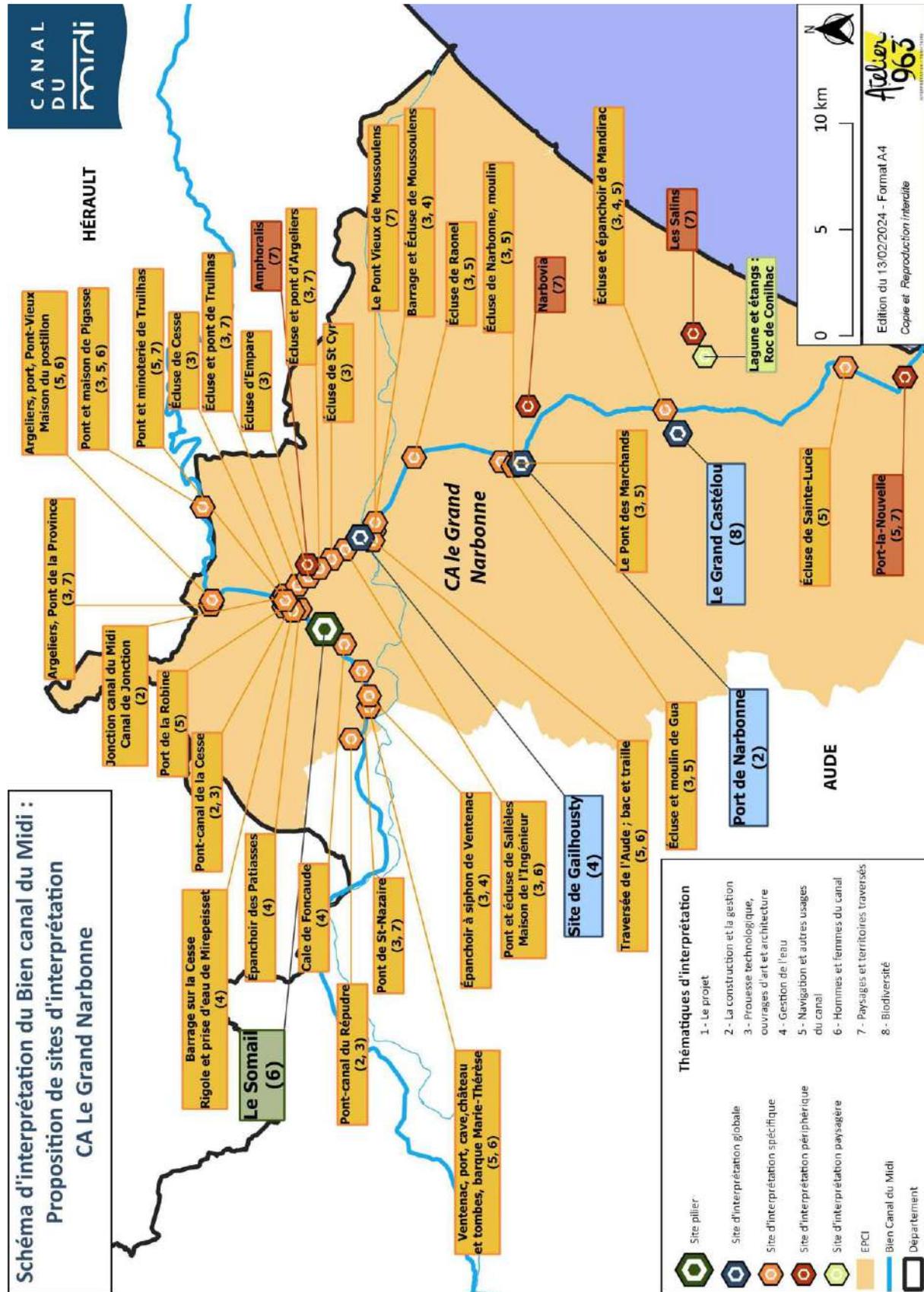
Site	Thématique	Typologie
Mourel Ferrat	Unité paysagère : Vallée de l'Aude	Site d'interprétation paysagère
Écluse N°52 d'Ognon/ aqueduc/ Portes de défense (3, 4)	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique

Communauté de communes de la région Lézignanaise, Corbières et Minervois



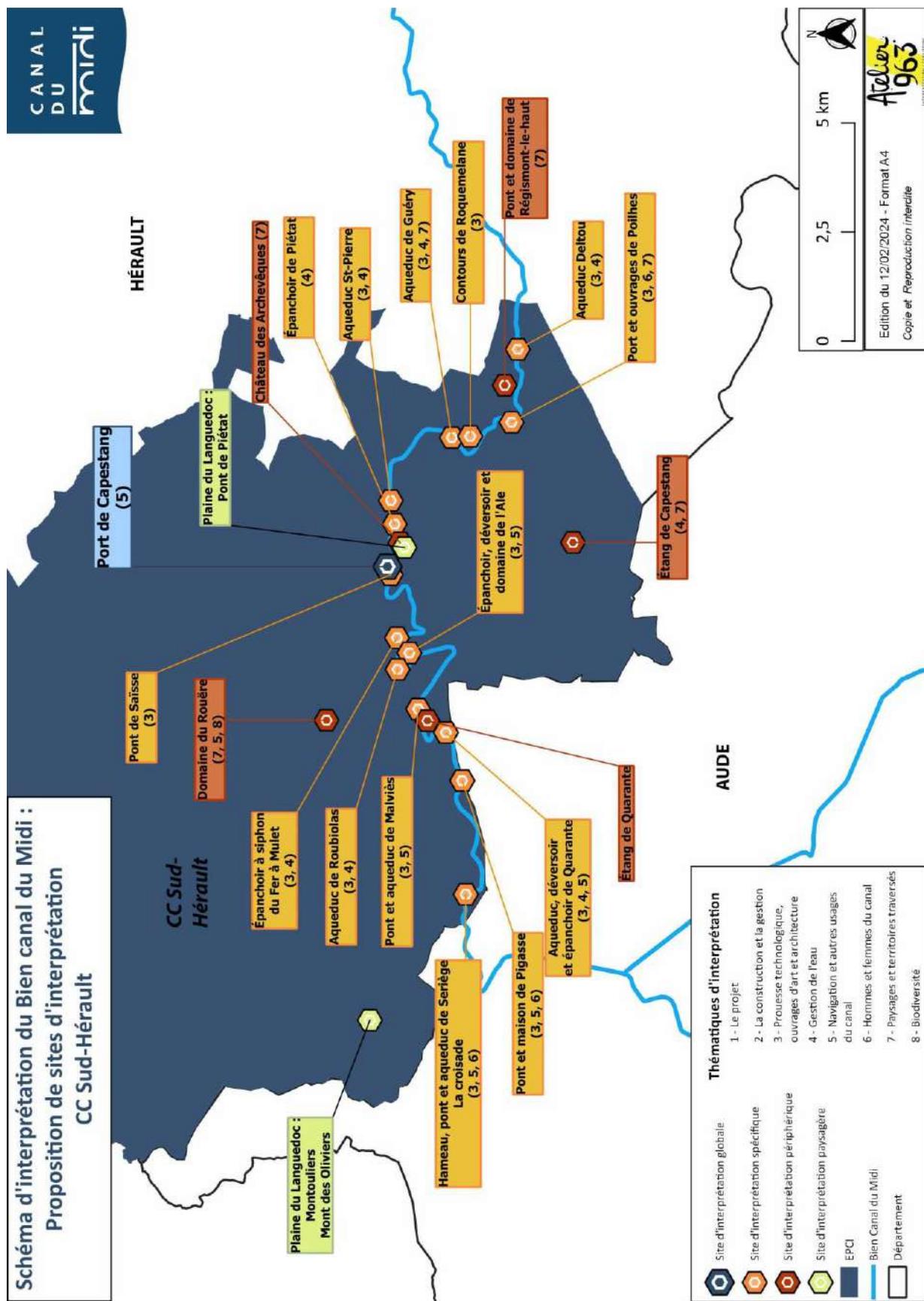
Annexes / Schéma d'interprétation du canal du Midi / Mars 2024

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



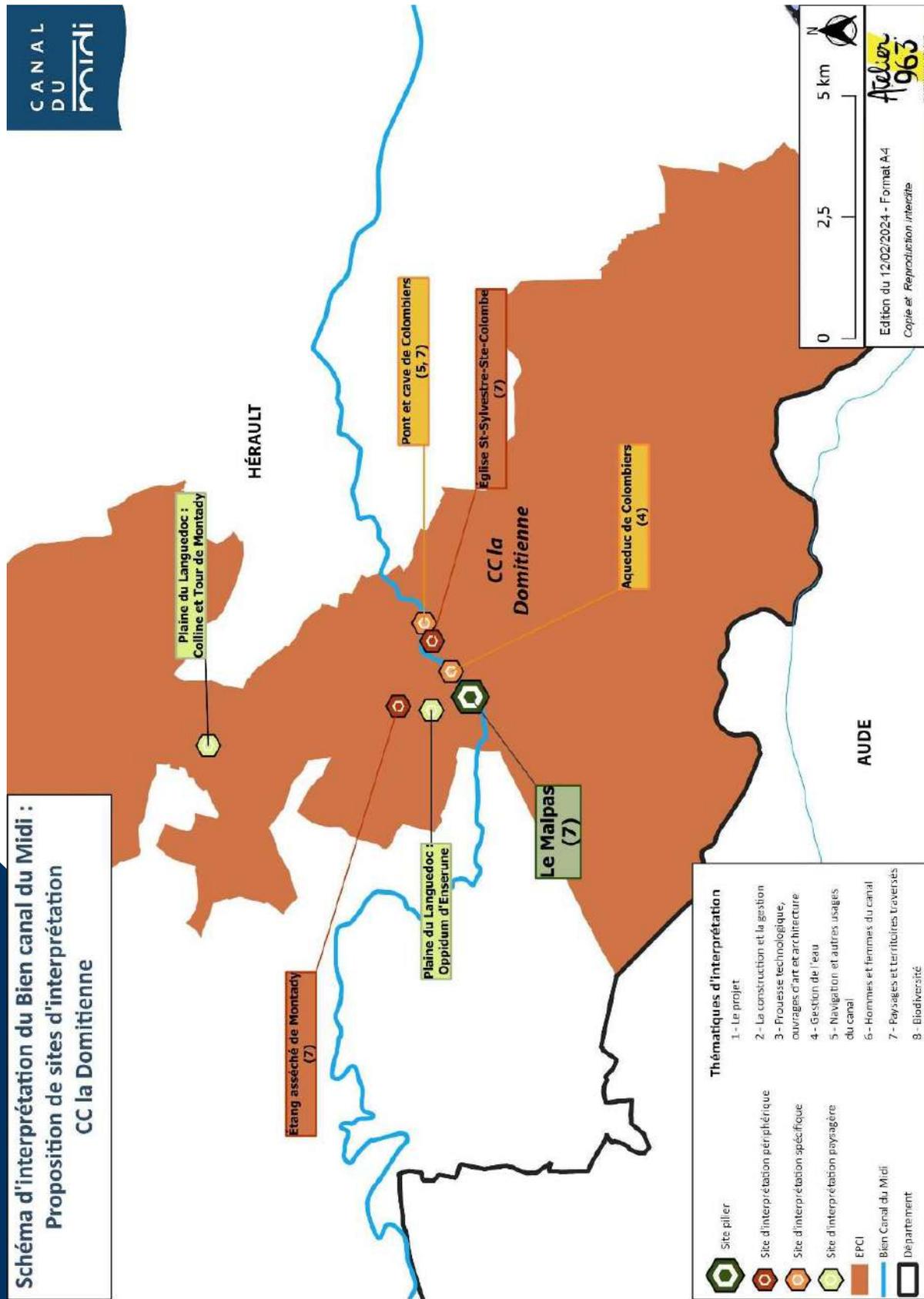
Site	Thématique	Typologie
Le Somail	6. Hommes et femmes du canal	Site pilier
Port de Narbonne	2. Construction et gestion	Site d'interprétation globale
Site de Gailhousty	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation globale
Le Grand Castélou	8. Biodiversité	Site d'interprétation globale
Roc de Conilhac	Unité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

Barrage de Moussoulens/ Écluse de Moussoulens	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Le pont vieux de Moussoulens	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse de Raonel	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse et moulin de Gua	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse de Narbonne ou de la Charité, moulin	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Le Pont des Marchands	3. Prouesse technologique, architecture 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse et épanchoir de Mandirac	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse de Sainte-Lucie	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Amphoralis	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Narbovia	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Les Salins	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Port-la-Nouvelle	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique



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

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



	Site pilier
	Site d'interprétation périphérique
	Site d'interprétation spécifique
	Site d'interprétation paysagère
	EPCI
	Bien Canal du Midi
	Département

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	

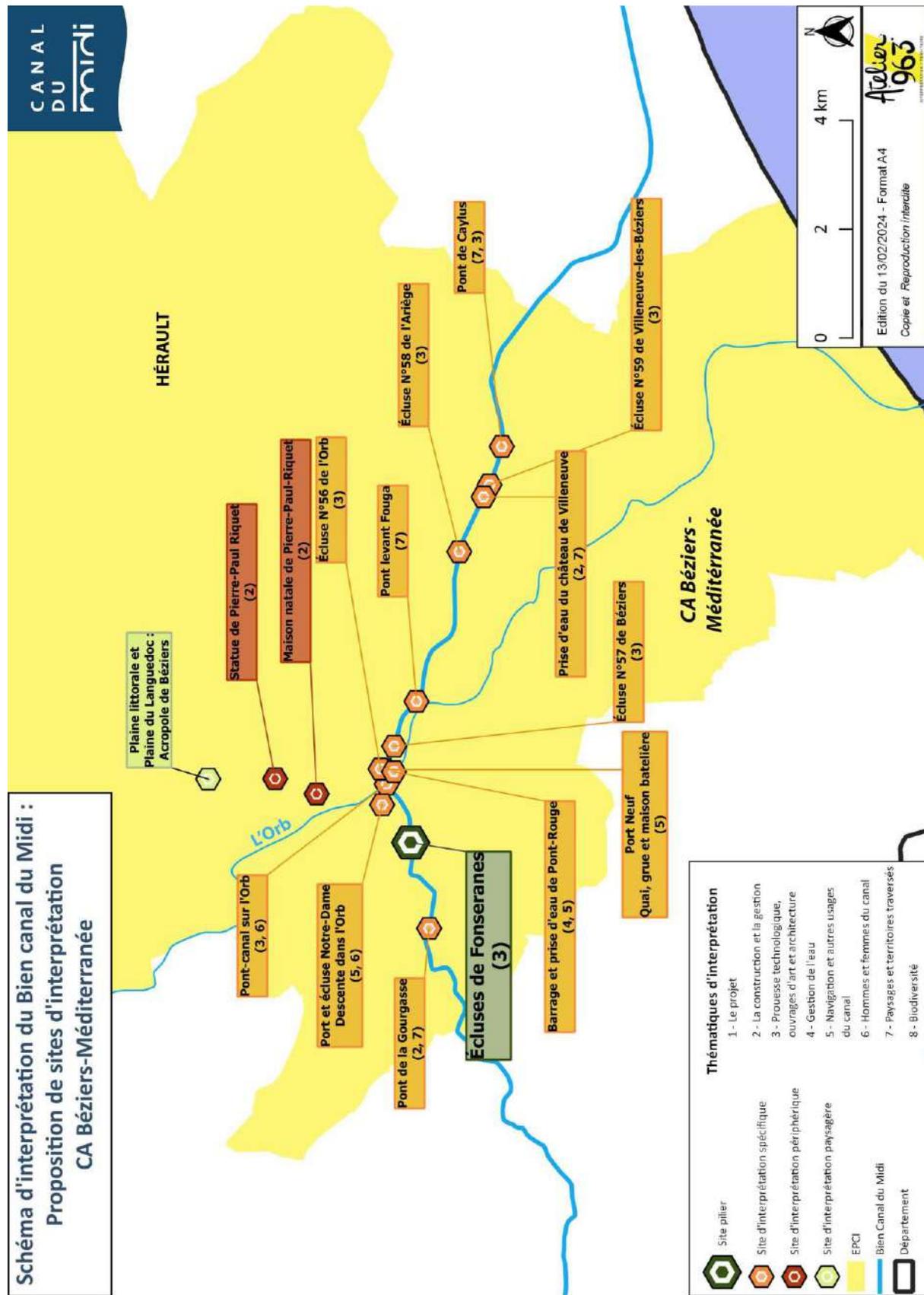
0 2,5 5 km

N

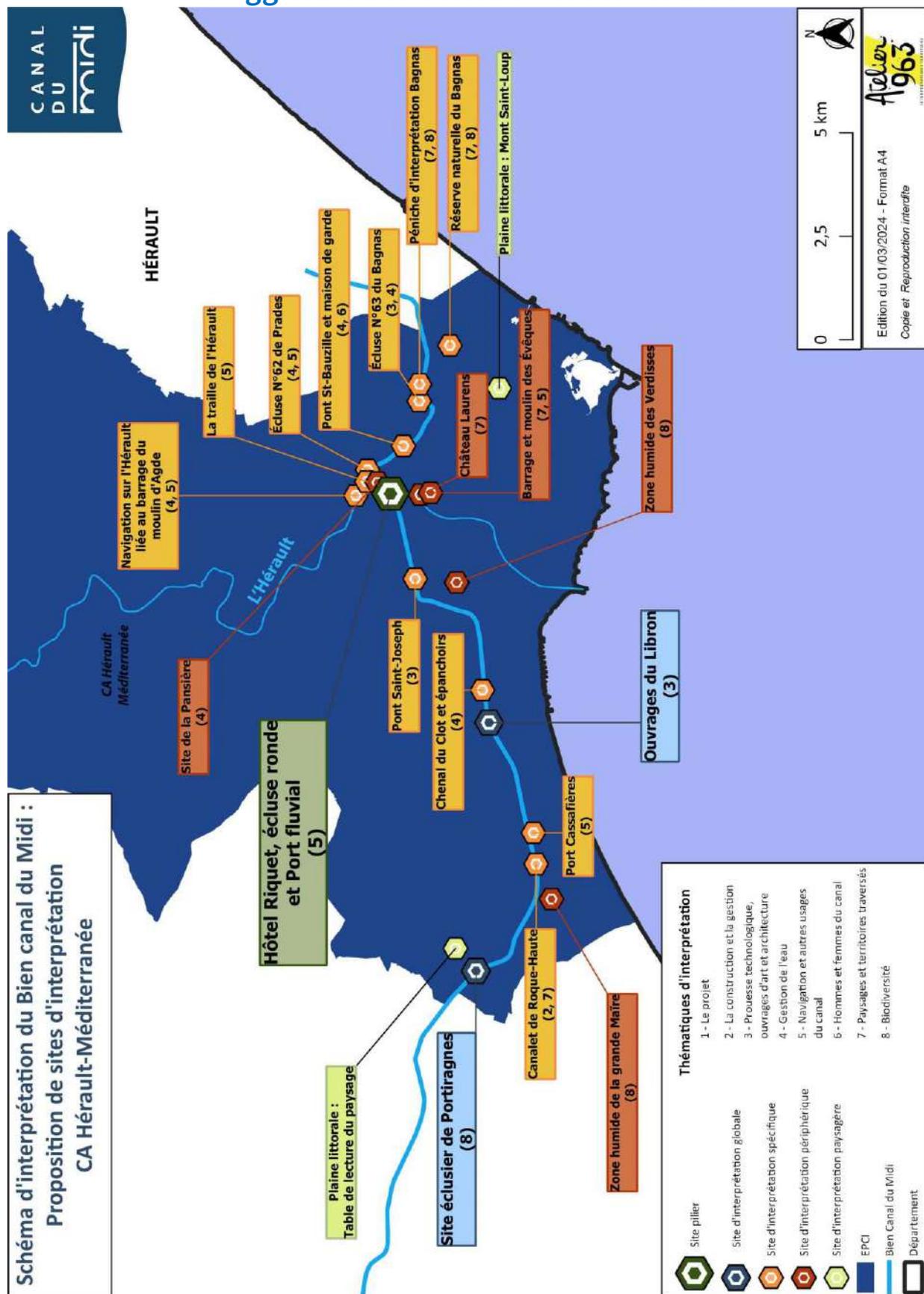
Apelien 1963

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

Site	Thématique	Typologie
Le Malpas	7. Paysages et territoires traversés	Site pilier
Oppidum d'Enserune	Unité paysagère : Plaine du Languedoc	Site d'interprétation paysagère
Colline et Tour de Montady	Unité paysagère : Plaine du Languedoc	Site d'interprétation paysagère
Aqueduc de Colombiers	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Port et caves de Colombiers, pont, lavoir	5. Navigation et autres usages 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Étang asséché de Montady	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Eglise St-Sylvestre. Ste Colombe	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. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Port et écluse Notre-Dame/ Descente dans l'Orb	5. Navigation et autres usages 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Pont-canal sur l'Orb	3. Prouesse technologique, architecture 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°56 de l'Orb	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Port Neuf / quai, grue, maison batelière	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°57 de Béziers	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Barrage et prise d'eau de Pont-Rouge	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Pont levant Fouga	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°58 de l'Ariège	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Prise d'eau du château de Villeneuve	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°59 de Villeneuve-les-Béziers	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Pont de Caylus	7. Paysages et territoires traversés 3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Statue de Pierre-Paul Riquet	2. Construction et gestion	Site d'interprétation périphérique
Maison natale de Pierre-Paul Riquet	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. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Canalet de Roque-Haute	2. Construction et gestion 7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation spécifique
Chenal du Clôt et épanchoirs	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Pont Saint-Joseph dit des trois yeux	3. Prouesse technologique, architecture	Site d'interprétation spécifique
Navigation sur l'Hérault liée au barrage du moulin d'Agde	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
La traîlle de l'Hérault	5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°62 de Prades	4. Gestion de l'eau 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation spécifique
Pont de Saint-Bauzille et maison de garde	4. Gestion de l'eau 6. Hommes et femmes du canal	Site d'interprétation spécifique
Écluse N°63 du Bagnas et épanchoir	3. Prouesse technologique, architecture 4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation spécifique
Réserve naturelle du Bagnas, Péniche mobile	7. Paysages et territoires traversés 8. Biodiversité	Site d'interprétation spécifique
Grande Maïre	7. Paysages et territoires traversés 8. Biodiversité	Site d'interprétation périphérique
Zone humide des Verdisses	8. Biodiversité	Site d'interprétation périphérique
Barrage et Moulin des Évêques	7. Paysages et territoires traversés 5. Navigation et autres usages	Site d'interprétation périphérique
Château Laurens	7. Paysages et territoires traversés	Site d'interprétation périphérique
Site de la Pansière	4. Gestion de l'eau	Site d'interprétation périphérique



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

Communauté de Communes des coteaux du Girou

Site pilier

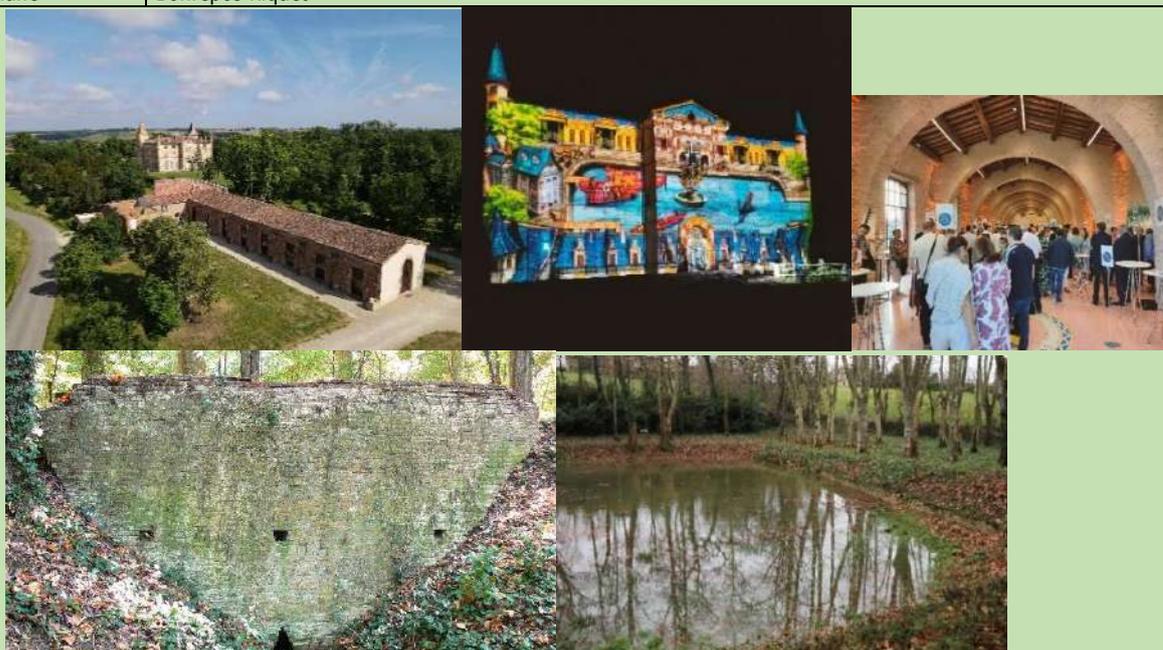
Domaine de Bonrepos-Riquet / Bassins d'essai

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. 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 déployèrent 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"> - 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. - De communs qui font office d'accueil des visiteurs et de point d'information touristique intercommunautaire en saison estivale - D'une glacière aujourd'hui restaurée - 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 extérieur spécialisé a la charge de sa commercialisation. - D'une grotte de fraîcheur - D'un parc entretenu - Des bassins d'essai (qui font l'objet d'un projet de valorisation et de restauration) <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 SVDDBR (Sauvegarde et Valorisation du Domaine de Bonrepos-Riquet). L'association organise également diverses actions, notamment scientifiques, avec une programmation culturelle dynamique. La communauté de Communes des Coteaux du Girou est partie prenante dans le champ de la valorisation du site (accueil et promotion culturelle et touristique). Le Département 31 soutient techniquement et financièrement depuis 2007 la commune (acquisition du domaine, travaux de sauvegarde et de restauration, stratégie de valorisation du domaine). 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	Visites guidées organisées par l'association Panneaux à l'intérieur du point d'accueil Panneaux à l'extérieur (dans le parc du domaine à différents endroits présentant des points d'intérêt)	Visites faites par des bénévoles entre avril et octobre. L'association réfléchit à développer une visite libre. Panneaux mal dimensionnés et avec trop de texte Panneaux en assez bon état
Capacité d'accueil actuelle		
Personnel d'accueil	Oui : Salariés + bénévoles	
Fréquentation	Plus de 10 000 visiteurs par an (dont environ 3000 pour les visites guidées)	

Accessibilité			
		Actuelle	Évolutions prévues
	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	-

2. Le projet

Contenus du futur équipement

Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique principale	1. Le projet du canal avant l'édit de 1666
Justification de la thématique	C'est dans son château de Bonrepos que Riquet a fait murir 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 et Lumières dédié à Pierre-Paul 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 pratiquées 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. L'objectif du futur projet de valorisation est d'amener 75 000 visiteurs par an sur le site.</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 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	<p>Domaine classé Monument Historique</p> <p>Lieu de visite connu, avec un public et des ancrages scientifiques</p> <p>Des porteurs de projets déjà engagés dans la valorisation du site</p> <p>Présence des bassins d'essai (avec projet de valorisation porté par le CD31)</p> <p>Passage du GR46 chemin de Compostelle (Bien Unesco)</p> <p>Orangerie aménagée pour l'accueil des groupes (salle et restauration)</p> <p>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)</p>
Contraintes	<p>Pas à proximité immédiate du canal</p> <p>Besoins de restauration des différents éléments (coûts importants)</p> <p>Ressource en eau limitée et changements pluviométriques dus au réchauffement climatique</p> <p>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)</p>
Conditions de réussite	<p>Faire le lien avec le canal du Midi</p> <p>Donner aux visiteurs des clés de lecture du site.</p> <p>Penser le site dans son ensemble (accueil, château, parc, bassins d'essai, glacière, grotte, etc.)</p> <p>Assurer la coordination des acteurs</p> <p>Entretien régulièrement le site et les 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)
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	<p>Scénographe</p> <p>Muséographe</p> <p>Programmeur de projet culturel et patrimonial</p> <p>Architecte du patrimoine</p> <p>Paysagiste</p> <p>Spécialiste hydraulique (à voir)</p>	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

Site pilier	
Port Saint-Etienne, Château du canal, Archives	
1. Description du site	
Situation géographique	
Intercommunalité	Toulouse Métropole
Commune	Toulouse
Photos	
	
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 qu'au début du XVIII^e 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. Au-delà de sa fonction pour la justice (avec sa cour de justice et sa prison), le château a également un rôle dans le 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 XVIII^e siècle.</p> <p>L'ensemble immobilier est complété à la fin du XVIII^e 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 XIX^e 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 quasiment 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> <p>Le château a une surface de plancher de 820 m2. Le bâtiment, inscrit monument historique, est inoccupé et est à réhabiliter. Le bâtiment des archives, inscrit monument historique, a une surface de plancher de 210 m2 et a gardé sa fonction initiale. 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.</p> <p>Les locaux du siège de VNF sont occupés et voués à le demeurer.</p> <p>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.</p> <p>Sur l'autre rive, non loin du canal, la Halle aux Grains, dont le bâtiment a été préservé, est devenue salle de spectacle et accueille en résidence l'Orchestre national du Capitole de Toulouse.</p>		
	Type	État	
Accueil touristique	Consultation des archives sur RDV	-	
Interprétation	Lieu d'archivages et visites ponctuelles dans le cadre par exemple des journées du patrimoine	-	
Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Archiviste lors de la consultation des archives uniquement		
Fréquentation	Uniquement consultation des archives (sur RDV) et lors de manifestations particulières		
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>2. La construction et la gestion du canal du Midi depuis l'Édit de 1666</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 œuvre 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 intéressant à associer dans ce lieu.</p>		
Justification de la thématique	<p>Le site du château et des archives est emblématique 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.</p>		

Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.
Données du projet et possibles orientations	<p>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.</p> <p>À créer totalement ex nihilo en termes d'interprétation, ce site pilier revêtera 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.</p> <p>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 collection d'objets actuellement conservée aux cales de Radoub, la construction d'un bâtiment complémentaire est nécessaire.</p> <p>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.</p> <p>Un aménagement global de l'ensemble château - 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.</p> <p>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.</p> <p>Si on inclut à ce projet l'entourage immédiat du château qui est intimement lié à son histoire, on pourrait y associer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la Halle aux Grains (7 Les paysages et territoires traversés) - et le port Saint-Sauveur (5 Navigation et autres usages du canal). <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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)
Interconnexion avec les autres sites	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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. Il faudra articuler aussi les autres sites traitant de la thématique 2, comme les sites d'interprétation globale de l'Écluse de Saint-Pierre et Canal de Brienne, du Seuil de Naurouze, du Port de Narbonne et les sites d'interprétation 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.</p> <p>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.</p> <p>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 échéanciers échelonnés dans le temps.</p>

	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 sites d'interprétation globale (Cales de Radoub, écluse de St-Pierre et canal de Brienne, Port de l'embouchure et bassin des filtres), le site d'interprétation paysagère de Pech David, les sites d'interprétation spécifique et les sites d'interprétation périphérique.
Atouts	Inclus dans le projet Grand Parc Canal et Toulouse centre portés par Toulouse Métropole Inclus dans le projet sites emblématiques toulousains du canal porté par VNF Au cœur de Toulouse, le long du canal Doté de 2 monuments historiques et d'archives exceptionnelles et à proximité d'autres monuments historiques
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) Interprétation et d'un accueil de très grande qualité pour un projet emblématique de l'interprétation du canal et sans doute une des portes d'entrée essentielle de la visite du canal 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

Phasage de la mise en œuvre du projet

	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	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

4. Les acteurs du projet

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

Site d'interprétation globale Ecluse Saint-Pierre et canal de Brienne

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Toulouse Métropole
Commune	Toulouse

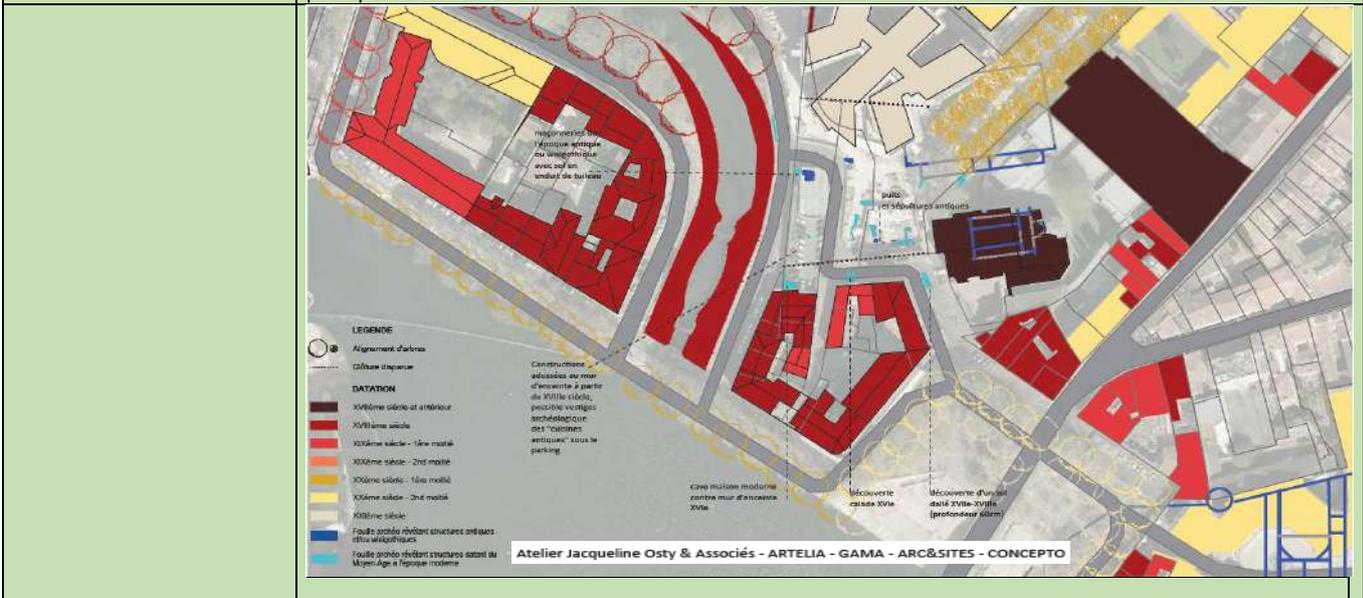


Équipement existant

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^{ème} siècle, le canal Saint-Pierre prend le nom de "canal de Brienne", en hommage à Monseigneur Loménie de Brienne, archevêque de Toulouse (1763 et 1787), qui fut un ardent défenseur de cette jonction.

Au XIX^{ème} siècle, afin d'alimenter en eau le canal latéral à la Garonne, le canal de Brienne en devient la prise d'eau principale.



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	
Accueil touristique	-	-	
Interprétation	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.	
Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Non		
Fréquentation	Non chiffrée		
Accessibilité			
		Actuelle	Evolutions prévues
X	Bateau	Navigation possible. Restrictions de franchissement de l'écluse Saint-Pierre vers la Garonne	-
X	Vélo	Piste cyclable	Apaisement du trafic (Grand Parc Canal)
X	Piéton	Chemin de halage	Apaisement du trafic (Grand Parc Canal)
X	Transports en commun	Bus	-
X	Parking	Places de 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	2. La construction et la gestion du canal du Midi depuis l'Edit de 1666		
Partie de la thématique traitée	La construction du canal de Brienne qui complète le réseau des canaux en reliant les ports de Garonne au canal du Midi		
Justification de la thématique	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 compliquée 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.		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif		
Données du projet et possibles orientations	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.		
Interconnexion avec les autres sites	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 écluse 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. Également, sur le linéaire du canal du Midi, d'autres sites portent la même thématique. Il sera pertinent de renvoyer aux sites piliers du château du canal et du port de Carcassonne qui permettront d'approfondir la thématique 2. Il sera cependant nécessaire de prendre en compte la temporalité différente de mise en œuvre. Par ailleurs, il faudra veiller à être complémentaire avec les autres sites d'interprétation globale portant la même thématique : seuil de Narouze et port de Narbonne.		
Atouts	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)
Contraintes	En centre-ville : contraintes d'urbanisation, de circulation ; risques de dégradation Contexte archéologique Espace morcelé
Conditions de réussite	Intégration au projet de Grand Parc Canal Compréhension du site par les visiteurs Montée en valeur paysagère du site Appropriation du lieu par la population locale : espaces de repos, espaces publics Création d'un espace sans rupture et en lien avec le quartier Réduction de la circulation et du stationnement, apaisement du trafic, fluidification de la circulation piétonne et cycliste Cohabitation apaisée des différents usages 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 de constitution et de réponse aux marchés publics)
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)

3. Les acteurs du projet

Porteur(s) de projet	Toulouse Métropole, Toulouse
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme
Acteurs scientifiques	VNF, Universitaires, chercheurs, musée du Vieux Toulouse

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

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Toulouse Métropole
Commune	Toulouse



Équipement existant

Historique	<p>Le Port de l'Embouchure et l'écluse de Garonne</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.</p> <p>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. 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>Bassin des filtres</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. 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. Deux bassins</p>
------------	---

	séparés par un barrage filtrant permettent de clarifier les eaux du fleuve qui sont envoyées vers le canal latéral grâce à un aqueduc souterrain situé sous le port de l'Embouchure.	
Description du site en 2023	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 une 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. 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.	
	Type	État
Accueil touristique	Non	-
Interprétation	8 panneaux Thématiques traitées : canal de 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	Non	
Fréquentation	Importante / non chiffrée	
Accessibilité		
	Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	-
X	Vélo	Piste cyclable
X	Piéton	Voies pédestres
X	Transports en commun	-
X	Parking	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	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	
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 voûte 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 ; Ouvrages du Fresquel. Renvoi vers les autres sites dans Toulouse : Château du canal / Archives / Port Saint-Etienne et sites d'interprétations spécifique et périphérique.	
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

Site d'interprétation globale Cales de Radoub

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Toulouse Métropole	
Commune	Toulouse	
Photos		
Carte		
Équipement existant		
Historique	<p>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 (le mot radoub 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. Elles sont 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.</p>	
Description du site en 2023	<p>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 manifestations.</p>	
	Type	État
Accueil touristique	Non	-
Interprétation	Une pupitre-lutrin réalisé par Toulouse Métropole évoque brièvement la fonction et l'histoire des lieux le long du halage.	Le pupitre est tagué.

Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Non
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

Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique principale	6. Hommes et femmes du canal
Partie de la thématique traitée	<ul style="list-style-type: none"> • Les ouvriers-ières et artisans construisant et réparant les bateaux et métiers liés • Les agents du canal, les métiers de sa gestion et de son fonctionnement • Les ingénieurs et architectes du canal
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>Il faudra 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 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 dînée, 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	Site intégré au projet Grand Parc Canal et au projet sites emblématiques de VNF Le long du halage et présentant un havre paisible au sein de Toulouse Bénéficie de belles cales dont une couverte particulièrement esthétique et remarquable d'un point de vue architectural Site inclus dans une grande métropole.
Contraintes	Site technique en fonctionnement accessibilité public partielle
Conditions de réussite	Prise en compte du Grand Parc Canal et de ses fondamentaux Prise en compte de l'étude sites emblématiques Conserver les activités techniques des cales et de VNF Permettre un accès au public séparé de l'activité Appropriation du lieu par la population locale : espaces de repos, espaces publics, ateliers associatifs ? Cohérence et interaction avec les autres sites, notamment le site pilier du château du canal et les sites des ports St-Etienne et St Sauveur 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)
Définition du contenu scientifique et préprogramme muséographique	Muséographe	30 000 € voir la faisabilité d'intégrer la dimension interprétation dans le projet plus ample des cales tel que défini dans l'étude de sites emblématiques	1 an
Programmation muséo-scénographique	Scénographe muséographe et en fonction de l'ambition du projet, prévoir un architecte du patrimoine et un paysagiste		
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

Site d'interprétation globale Port technique de Ramonville

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération du Sicoval
Commune	Ramonville - Saint-Agne



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 à la suite de 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	Non	-
Interprétation	Non	-

Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Non
Fréquentation	Non chiffrée

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

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	Typologies de bateaux récents Ports techniques récents
Justification de la thématique	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 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.
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif
Données du projet et possibles orientations	Le port technique peut permettre d'évoquer l'évolution du canal du Midi avec le passage au gabarit Freycinet d'une partie des écluses. Les techniques modernes de réparation peuvent être mises en avant. Ce site permet de montrer que le canal est bien un ouvrage en perpétuelle évolution. 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. 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.
Interconnexion avec les autres sites	Ce port technique approfondira et exemplifiera les sites pilier de Castelnaudary, grand bassin, écluses Saint-Roch et de l'écluse Hôtel Riquet, écluse ronde et port fluvial développant la thématique 5. Leur contenu devra être conçu avec soin pour éviter toute impression de redondance. Des comparaisons pourront être établies avec les anciennes cales de Radoub, même si ce dernier site traite de la thématique 6 et non 5. Quatre autres sites d'interprétation globale traitent aussi de la thématique 5, le site éclusier et aqueduc d'Ayguèsvives, le site éclusier de Gardouch, 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. La très grande proximité de ce port avec l'aqueduc de Ste-Agne (3) invite à intégrer celui-ci au port technique. 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.
Atouts	Situé à proximité de l'agglomération toulousaine Espace de nature dans un milieu urbain Cheminement le long des berges L'aqueduc de Saint-Agne, inscrit Monument historique, situé en très grande proximité du port technique
Contraintes	En centre-ville : contraintes d'urbanisation, de circulation ; risques de dégradation Espace morcelé Port technique en fonctionnement (cohabitation activité / visiteurs)
Conditions de réussite	Permettre la compréhension du site par les visiteurs Assurer une montée en valeur paysagère du site : que la nature améliore le cadre de vie Permettre une appropriation du lieu par la population locale (espaces de repos, espaces publics) et les activités locales Associer les activités portuaires et de réparation avec un lieu de visite, dans une bonne cohabitation Effectuer un lien avec la base nautique du port Améliorer la signalétique du site et les cheminements permettant de passer d'une rive à l'autre 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	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

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

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

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération du 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^e 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'Ayguesvives, 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>	
Description du site en 2023	<p>Actuellement, le site n'est pas aménagé pour la visite.</p> <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	Non	-
Interprétation	Non Panneau pour un parcours cycliste le long du canal	Moyen

Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Non		
Fréquentation	Non chiffrée		
Accessibilité			
		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			
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	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, microcentrale) Eventuellement, irrigation des 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, - de la gestion des écluses à cause des travaux qui ont été apportés à ces ouvrages d'art - de 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. Il serait intéressant de mettre en avant le fait que les ouvrages d'art sont inspirés du modèle Vauban. Pour voir l'aqueduc, il faut pouvoir se déplacer à l'extérieur du chemin de halage, enjeu qui devra être étudié par sa mise en valeur. On pourra 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. Il serait utile d'étudier 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 Hôtel Riquet, écluse ronde et port fluvial 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, Ramonville, Gardouch, Trèbes et Capestang étant des ports. Il faudra bien être vigilant au traitement des sites d'interprétation spécifiques de proximité (écluse N°6 de Montgiscard, lavoir, station de pompage (5, 6), Pont des Romains (3,7), Port des Landes (5,7)) comprenant aussi la thématique 5. Il sera nécessaire d'articuler ce projet avec le projet de port à Ayguesvives.		
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. Sans le moulin en intérieur : 15 000 € à 20 000 €	6 mois à 1 an
Programmation muséo-scénographique	Scénographe, muséographe (architecte du patrimoine, paysagiste non prévus, éventuellement nécessaires en fonction du projet)		
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		

Site d'interprétation globale Site éclusier de Négra

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes des Terres du Lauragais
Commune	Montesquieu-Lauragais

Photos



Carte



Équipement existant

Historique	<p>Première halte de la barque de poste entre Toulouse et Agde dès le XVIIe 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 à sas multiples, 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</p>

	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.		
	Type	État	
Accueil touristique	Location de bateaux Halte nautique avec 10 anneaux Espace aménagé pour le pique-nique (tables bois) Visites organisées par l'office de tourisme intercommunal Terres du Lauragais (à la demande pour les groupes, lors de la programmation estivale en individuel et lors des Journées Européennes du Patrimoine) Festival des Orgues de barbarie et festival "Déjeuner sur l'herbe"	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			
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution		
Thématique principale	6. Les hommes et les femmes du canal		
Partie de la thématique traitée	<ul style="list-style-type: none"> • Les communautés humaines associées à la vie du canal et la rencontre des gens de la rive et des gens de l'eau • 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). 		
Justification de la thématique	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 "dînée") 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.		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif		
Données du projet et possibles orientations	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.		
Interconnexion avec les autres sites	Coordination avec les autres sites traitant de la thématique : - Site pilier : Le Somail - Site d'interprétation globale : Cales de Radoub		
Atouts	Qualités patrimoniales et inscription MH Site représentatif d'une escale avec un potentiel d'interprétation		
Contraintes	Traversé par une route Espace un peu exigü, très peu d'espace de stationnement		
Conditions de réussite	Diffusion 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

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	15 à 20 000 €	1 an
Programmation muséo-scénographique	ScénographeMuséographe ou 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

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

Site d'interprétation globale SITE ECLUSIER DE GARDOUCH

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes Terres du Lauragais
Commune	Gardouch

Photos



Carte



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 XVIIème siècle, le port des Agals a contribué nettement au développement économique de Gardouch, mais aussi de Villefranche de Lauragais situé à proximité.</p> <p>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.</p> <p>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 XXe siècle.</p> <p>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 XVIIe et XVIIIe siècles.</p>	
Description du site en 2023	<p>L'écluse de Gardouch est incluse dans un espace plus global comprenant le pont du XVIIIe 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 Vieilleveigne et Chêne de Saint-Estefte).</p>	
	Type	État
Accueil touristique	Accueil humain potentiel par le bar-restaurant "L'estanquet" qui fait aussi chambre d'hôtes, ou par le tiers-lieu « La Minoterie » ;	La maison éclusière a été rénovée et les quais sont bien entretenus. Aire de pique-nique à rénover, sanitaires à rénover

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

	Aire de pique-nique, sanitaires ; Vistes organisées par l'office de tourisme intercommunal Terres du Lauragais (à la demande pour les groupes, lors de la programmation estivale en individuel et lors des Journées Européennes du Patrimoine).		
Interprétation	Non		
Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Non		
Fréquentation	Non chiffrée		
Accessibilité			
		Actuelle	
		Evolutions envisagées	
X	Bateau	Le site est logiquement accessible par bateau	-
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	-
X	Piéton	Accessibilité depuis le centre-bourg de Villefranche de Lauragais	-
X	Transports en commun	2,5 km depuis la gare de Villefranche de Lauragais	-
X	Parking	Une dizaine de places	Travaux programmés pour la création d'un parking à l'ancien stade
2. Le projet			
Contenus du futur équipement			
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution		
Thématique principale	Navigation et autres usages du canal		
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 une quinzaine de bateaux en stationnement.		
Spatialisation de la thématique	Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif		
Données du projet et possibles orientations	<p>Orientations proposées</p> <ul style="list-style-type: none"> - transport des marchandises locales (port, route du blé et pont à voûte surbaissée) - vie du canal (écosystème singulier habitat/tourisme) <p>Détails</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 XVIIIe 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 (https://www.minoterie-gardouch.fr)</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> <ul style="list-style-type: none"> - Sites Pilier : Site de l'Hôtel Riquet, écluse ronde d'Agde, port fluvial et Castelnaudray, Grand Bassin et écluse Saint-Roch - Sites d'interprétation globale : Port technique de Ramonville ; Site éclusier et aqueduc d'Ayguévives ; Port de Trèbes ; Port de Capestang ; Les Onglous. 		
Atouts	<p>L'accessibilité</p> <p>La proximité de Villefranche de Lauragais</p> <p>La distance de Naurouze pour une randonnée cyclo d'une demi-journée</p> <p>La présence humaine (résidents permanents, L'Estanquet, la Minoterie)</p>		
Contraintes	Aires de stationnement réduites mais des travaux sont engagés à l'ancien stade 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 promouvoir les contenus de l'interprétation</p> <p>Interprétation respectueuse du site</p> <p>Signalétique d'accès opérationnelle</p> <p>Fourniture au visiteur des clés de lecture du site</p> <p>Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes</p>		

	Cohérence et interaction avec les autres sites Entretien régulier du site, des sanitaires 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, 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		

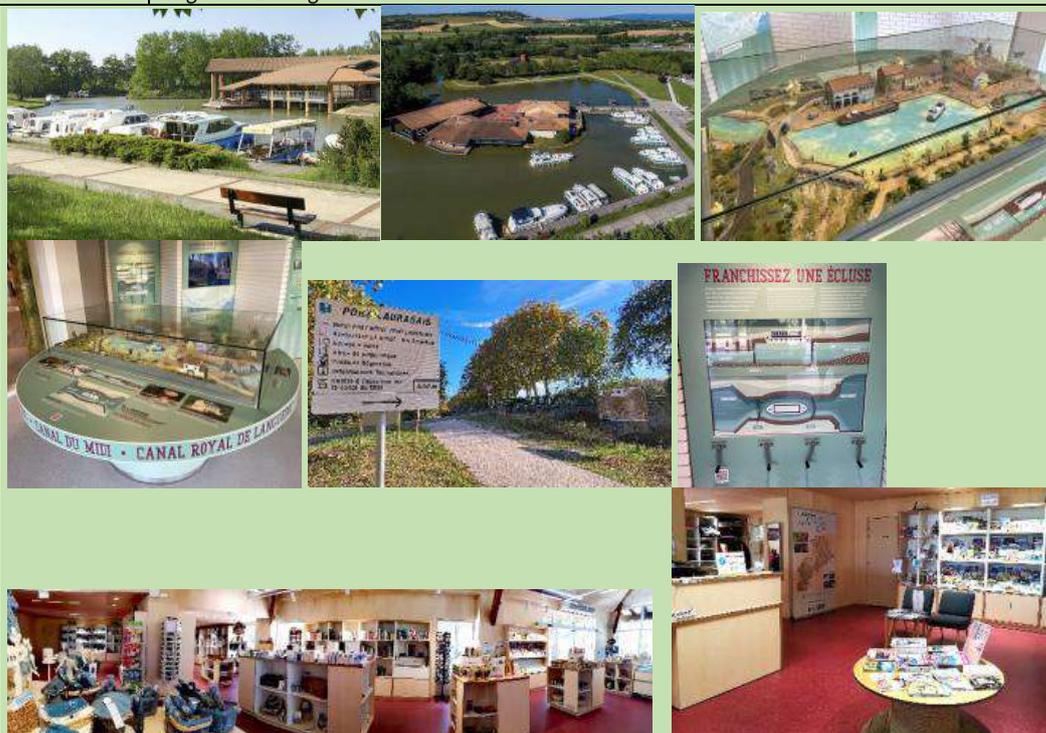
Site d'interprétation globale PORT LAURAGAIS

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes Terres du Lauragais
Commune	Avignonet-Lauragais

Photos



Carte



Équipement existant

Historique

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).

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 rénover les bâtiments existants. Leur exploitation a été confiée au Comité Départemental du Tourisme de la Haute-Garonne, comme lors des précédentes sous-concessions.

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.</p> <p>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 m2 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 m2 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 coorganisés par le Pays Lauragais, les intercommunalités avec leurs offices de tourisme et le comité départemental du tourisme 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.</p> <p>Pour animer le site, le comité départemental du tourisme 31 organise en saison des dégustations gratuites de produits locaux et des marchés de producteurs. L'office de tourisme intercommunal des 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 vent, 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 comité départemental du tourisme 31.</p>	Très bon (inauguré en juillet 2022)	
Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Les conseillères en séjour du comité départemental du tourisme 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	<p>2 M d'usagers motorisés (autoroute des deux mers)</p> <p>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.</p> <p>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)</p>		
Accessibilité			
		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	Le site est accessible par bateau	
X	Vélo	Accessibilité par la piste cyclable le long du canal	Mise en place prochaine d'une signalétique en bordure de la véloroute V80
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	
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	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.

conformité avec la charte graphique et signalétique canal du Midi, va bien améliorer l'accessibilité au site de Port-Lauragais.

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	Orientations proposées Le canal du Midi dans son territoire et les interactions entre les deux.
	Détails : 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. 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.
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 promues par le comité départemental du tourisme de la Haute-Garonne et l'office de tourisme de Nailloux Entretien régulier du site et des aménagements

Phasage de la mise en œuvre du projet

Phases	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, PETR 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

Site pilier	
Le Réservoir / Bassin de Saint-Ferréol	
1. Description du site	
Situation géographique	
Intercommunalité	Communauté de communes Aux sources du canal du Midi
Commune	Revel
Photos	
Carte	
Équipement existant	
Historique	<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 des solutions à l'obstacle majeur qui rendait tous les projets précédents irréalisables.</p> <p>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.</p> <p>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"> - 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. - 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. - 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. - Deux autres galeries, au nord, immergées en permanence, assurent l'écoulement des eaux à travers les remblais du barrage. - La rigole de ceinture, creusée au sud du bassin, permet à l'eau de contourner la retenue et rejoindre directement le Laudot. - Les vannes de fond, celles de la Badorque et celle du trop-plein (évacuateur de surface) permettent

	l'écoulement des eaux excédentaires. 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.	
Description du site en 2023	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.	
	Type	État
Accueil touristique	Abords du lac aménagés (plage, tables de pique-nique) Nouvel espace sports et nature avec base nautique	Minimaliste mais assez bon Aménagement neuf
Interprétation	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	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).
Capacité d'accueil actuelle		
Personnel d'accueil	- 1 responsable scientifique et culturel - 1 responsable administrative, RH et médiation - 1 médiatrice - 1 administratif - 1 régisseur - 1 saisonnier (avril à octobre) à l'accueil NB. : organigramme susceptible de modification	
Fréquentation	Jusqu'à 10000 personnes /jour au lac en été, 12 000 prestations/an au Réservoir	
Accessibilité		
	Actuelle	Évolutions prévues
	Bateau	Non
x	Vélo	Parcours cyclable
x	Piéton	GR 7 variante
	Transports en commun	-
x	Parking	env. 20 places à proximité
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	
Justification de la thématique	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.	
Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal Site référent de la thématique	

<p>Données du projet et possibles orientations</p>	<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"> - un comité scientifique et culturel (chercheurs hydraulique, historiens, etc.). - un comité technique (les partenaires) - un comité de médiation (à créer) - un comité de pilotage. <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).</p> <p>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. 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 œuvre, 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>		
<p>Interconnexion avec les autres sites</p>	<p>Le site devra prévoir des ajustements de discours avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). - Les Sites d'interprétation globale sur la même thématique : Port de l'embouchure et bassin des filtres ; Site de Gailhousty ; Ouvrages du Fresquel. - 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). <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>		
<p>Atouts</p>	<p>Barrage de Saint-Ferréol inscrit Monument Historique</p> <p>Espace muséographique existant avec personnel dédié et formé</p> <p>Existence d'un public notamment scolaire</p> <p>Parc d'agrément</p> <p>Site du lac de Saint-Ferréol très fréquenté</p> <p>Projet en cours : une dynamique déjà lancée</p> <p>Grand site Occitanie</p>		
<p>Contraintes</p>	<p>Site pas directement situé sur le canal du Midi au sens strict</p> <p>Une muséographie à transformer</p> <p>Un modèle économique à conforter</p>		
<p>Conditions de réussite</p>	<p>Trouver les contours du discours</p> <p>Construire le discours avec le conseil scientifique déjà constitué et en intégrant les médiateurs du site (connaisseurs du site, de son histoire et de son public)</p> <p>Intégrer le lac de Saint-Ferréol au projet et créer le lien avec le public du lac</p> <p>Repenser entièrement et renouveler la muséographie</p> <p>Assurer la cohérence et interaction avec les autres sites</p> <p>Entretenir régulièrement le site et les aménagements</p>		
<p>Phasages de la mise en œuvre du projet</p>			
<p>Phases</p>	<p>Métiers requis pour les marchés publics</p>	<p>Fourchette budgétaire (HT)</p>	<p>Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)</p>
<p>Définition du contenu scientifique et pré-programme muséographique</p>	<p>Muséographe</p>		<p>En cours de finalisation</p>

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

3. Les acteurs du projet

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

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



Équipement existant

Historique	<p>Depuis le poste du Conquet, la rigole de la Montagne descend pendant 6 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 tympans 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 désaffectée.</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. A proximité se trouvent des tables de pique-nique dans un espace arboré, des bancs et de la restauration.</p> <p>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. Les aspects gestion de l'eau doivent aussi trouver place dans la narration autour du site.
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 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 € 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		

Site pilier Castelnaudary / Grand Bassin / Écluses Saint-Roch

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes Castelnaudary, Lauragais Audois
Commune	Castelnaudary

Photos



Carte



Équipement existant

Historique

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.

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.

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 ».

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.

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.

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.

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.

Afin de pallier les 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.

Description du site en 2023	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.	
	Type	État
Accueil touristique	Restauration Eau Location de bateau Capitainerie Bancs Tables Pique-nique Ranges vélo	Labels : Pavillon bleu ; Tourisme et Handicap ; Accueil vélo
Interprétation	Panneaux succincts ; thématiques : pont neuf, écluses Saint-Roch	Bon état, mais très insuffisant au regard de l'importance du site.
Capacité d'accueil actuelle		
Personnel d'accueil	Oui à la capitainerie	
Fréquentation	Non chiffrée	
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	5. Navigation et autres usages 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 importante, en miroir de la ville. 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	<p>Coordination avec les autres sites traitant de la thématique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autre site pilier : Site de l'Hôtel Riquet, écluse ronde d'Agde, port fluvial, le site Pilier de Castelnaudary traitant plus spécifiquement du rôle des ports et le site de l'hôtel Riquet plutôt des questions techniques liées à la navigation : solutions techniques aux problèmes de navigation, gestion technique, techniques de navigation - Sites d'interprétation globale : Port technique de Ramonville ; Site éclusier et aqueduc d'Ayguévives ; Site éclusier de Gardouch ; Port de Trèbes ; Port de Capestang ; Les Onglous. 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>Voir l'opportunité d'inclure dans la réflexion le site d'interprétation paysagère des hauteurs de Castelnaudary et le site périphérique Moulin de Castelnaudary.</p>
Atouts	<p>Écluses de Saint-Roch inscrites Monument Historique</p> <p>Le site est aujourd'hui en bon état général et présente des qualités esthétiques</p> <p>Accès facile</p> <p>Site de loisirs et de promenade déjà identifié par le public</p> <p>Site de halte pour les navigants</p>
Contraintes	<p>Peu de Parking</p> <p>Pas de bâtiment identifié pour un centre d'interprétation d'envergure</p>
Conditions de réussite	<p>Interprétation respectueuse du site</p> <p>Trouver une solution pour une interprétation d'envergure (bâtiment d'accueil ou autre solution)</p> <p>Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes</p> <p>Ouverture et connexion avec la ville</p> <p>Cohérence et interaction avec les autres sites</p> <p>Entretien régulier du site et des aménagements</p>

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

Site d'interprétation globale Seuil de Naurouze

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes de Castelnaudary, Lauragais Audois
Commune	Montferrand



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 octogonal 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 et sert de bassin de décantation. 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. 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 de diamètre, 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	Design peu qualitatif
Interprétation	<p>Plusieurs panneaux décrivant les ouvrages</p> <p>Feuilles touristiques et d'interprétation rudimentaires agrafées sur un mur de l'accueil touristique.</p> <p>Panneau double face présentant une carte du Lauragais à l'écart et dans un lieu peu accessible.</p> <p>Trois panneaux rudimentaires sur le site de l'obélisque.</p>	Les panneaux 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		
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
Thématique principale	La construction et gestion du canal du Midi depuis l'Edit de 1666	
Partie de la thématique traitée	<ul style="list-style-type: none"> • L'entreprise de la constructions (1666-1684) • Les apports postérieurs : Vauban (aqueducs et système d'alimentation) • Dimension mémorielle vis-à-vis de Riquet (19e s) 	
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 pu voir le jour. Tout peut se 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. La proximité de l'écluse Océan (thématiques 3 et 4) impliquerait qu'on l'intègre à ce site d'interprétation globale. 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 interprétation.</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 (thématique 7), devrait bénéficier d'une liaison privilégiée avec Naurouze, quitte à mettre en place quelques interprétations intermédiaires et une signalétique appropriée.</p>	
Atouts	<p>Site plein de charme et ombragé, idéal pour la déambulation</p> <p>Site aux plusieurs ouvrages d'art porteurs de contenus techniques et aux anecdotes historiques riches</p>	
Contraintes	<p>Une partie du site est privée</p> <p>Fragilité du site de l'obélisque</p> <p>Arrivée du chancre coloré</p>	
Conditions de réussite	<p>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

Site pilier Port de Carcassonne 1. Description du site Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération Carcassonne Agglo
Commune	Carcassonne

Photos



Carte



Équipement existant

Historique	<p>En 1670, Pierre-Paul Riquet fait étudier la possibilité d'amener le tracé du canal près de la bastide de Carcassonne. Mais le tracé présente un coût financier certain avec le creusement de la colline de l'Estagnol 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 XVIIIème siècle. 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 XIXe 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>	
Description du site en 2023	<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>	
Accueil touristique	<p>Type</p> <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.</p>	<p>État</p> <p>—</p>

	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)	
Interprétation	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. Exposition sur kakémonos. 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).	Les trois bornes sont en bon état. Les kakémonos 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. Des bâches tendues sur des barrières sont implantées de manière saisonnière, et sont à retravailler.

Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Personnels uniquement pendant la période estivale pour la réalisation d'ateliers
Fréquentation	Non chiffrée

Accessibilité

		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	

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 du canal du Midi depuis l'Edit de 1666 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 siècle (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.
Justification de la thématique	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. Ce site emblématique du canal du Midi illustre donc bien les multiples adaptations d'un canal en perpétuelle évolution.
Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.
Données du projet et possibles orientations	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. 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. 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. 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. A noter également la présence du service territorial Midi de VNF sur le port, en lien également avec la thématique. 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. 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. Enfin, il serait pertinent d'évoquer les interférences et interactions entre le fret maritime et ferroviaire.
Interconnexion avec les autres sites	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. 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). 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. 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 que du choix des expositions. 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.
Atouts	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. Proche de la gare et d'un square ainsi que de beaux bâtiments, le projet est dans un lieu fréquenté. A l'est du port, le chemin de halage présente un attrait certain.
Contraintes	En centre-ville : contraintes d'urbanisation, de circulation Axe le long du canal dans sa partie occidentale malaisé pour la circulation tant piétonne que cycliste Enjeu de protection des abords du port (Site Patrimonial remarquable)
Conditions de réussite	Prendre en compte le projet d'interprétation du canal dans l'opération Grand Site Cité de Carcassonne (dont le schéma d'accueil touristique) Créer un axe de circulation douce et évident pour relier la cité médiévale avec la mise en valeur du canal Garder l'appropriation et les espaces publics du lieu par la population locale Créer un espace sans rupture et en lien avec le quartier Réduire la circulation et le stationnement ; apaiser le trafic Assurer la cohérence et l'interaction avec les autres sites de proximité Concevoir une liaison douce entre la tranchée de l'Estagnol et le port Entretien régulièrement le site et les 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)
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

4. Les acteurs du projet

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

Site d'interprétation globale Halte fluviale et arborium de Villesèquelande

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération Carcassonne Agglo
Commune	Villesèquelande



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 XVI ^e 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 dans le village	
X	Parking	Non	

2. Le projet

Contenus du futur équipement

Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique principale	8. La biodiversité du canal
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 peut devenir un espace récréatif naturel de proximité. Il pourra être valorisé dans le cadre du 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, 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 Castélou
Atouts	Contexte naturel et agricole Proximité avec le bourg de Villesèquelande Présence d'un lavoir le long du canal Maison éclusière de Villesèquelande accessible à pied depuis le village avec un parcours artistique Présence d'un arbre remarquable dans le village
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

Site d'interprétation globale Ouvrages du Fresquel

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération Carcassonne Agglo
Commune	Carcassonne

Photos



Carte



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	Non	-
Interprétation	Non	-

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	<ul style="list-style-type: none"> - La conception audacieuse d'un système d'alimentation original - 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	<p>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.</p> <p>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 pour permettre au visiteur de percevoir ce fonctionnement.</p> <p>Toujours en suivant la thématique de la gestion de l'eau, ce site d'interprétation 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 à la suite de l'évolution de la gestion de l'eau du 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 Fresquel.</p>
Interconnexion avec les autres sites	<p>Le site devra être intégré au projet Grand Site Cité de Carcassonne englobant le canal du Midi.</p> <p>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.</p> <p>Il devra être en forte relation avec le site pilier du Réservoir / Bassin de Saint-Ferréol.</p> <p>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.</p>
Atouts	<p>Site associé au projet Grand Site Cité de Carcassonne</p> <p>Ensemble d'ouvrages d'art intéressant montrant bien l'évolution du parcours du canal et ce que cela a impliqué</p> <p>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</p>
Contraintes	<p>Le chemin de halage est coupé par une route juste à l'est de l'écluse St-Jean, rendant le passage dangereux</p> <p>Peut-on interpréter le très grand moulin St-Jean à partir de l'espace public, l'usine est privée mais abandonnée ?</p> <p>Peu de visibilité actuellement de l'aqueduc, de l'épanchoir, mais cela peut être travaillé</p> <p>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</p> <p>Modifications de la dynamique du site en lien avec les changements climatiques</p>
Conditions de réussite	<p>Bien articuler ce projet au Grand Site Cité de Carcassonne englobant le canal du Midi</p> <p>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.</p> <p>Ce grand parcours intégrerait la commune de Villemoustaussou et il serait important de l'associer au projet.</p> <p>Repenser le stationnement, visuellement peu qualitatif pour le site actuellement</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)
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 aggro, propriétaire du Domaine de la Mijane (le cas échéant)
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs

Site d'interprétation globale Port de Trèbes

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération Carcassonne Agglo
Commune	Trèbes



Équipement existant

Historique	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Une écluse triple offrait une force hydraulique propre à l'implantation de moulins.</p> <p>Le port de Trèbes pâtit de l'ouverture du nouveau port de Carcassonne après 1810.</p>	
Description du site en 2023	<p>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...</p> <p>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.</p>	

	Type	État
Accueil touristique	Antenne accueil de l'office de tourisme de Carcassonne Agglo	Bon
Interprétation	<p>Visites guidées en petit train</p> <p>Sans interprétation sauf une stèle en marbre de Caunes qui évoque l'activité de la carrière sans la relier au port de Trèbes.</p>	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	Non (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"> • Ports et haltes fluviales • Evolution du transport de marchandises et de passagers à la plaisance, évocation des activités de construction navale • Utilisation de la force hydraulique (moulins, microcentrale) • Usages touristiques, sportifs, récréatifs et culturels • Habitat (maison éclésièrre et maison des gardes)
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 location.</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 XVIIe 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 bâti 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>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 nombre. La maison étant très dégradée, Voies navigables de France vient de programmer des travaux qui permettront de maintenir la structure du bâtiment en place.</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'Hôtel Riquet, écluse ronde d'Agde, port fluvial.</p> <p>Il convient d'articuler ces derniers sites avec les 5 autres sites d'interprétation globale, soit les écluses d'Ayguesvives et de Gardouch, 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 (thématiques 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 fluvial 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>

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 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

4. Les acteurs du projet

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

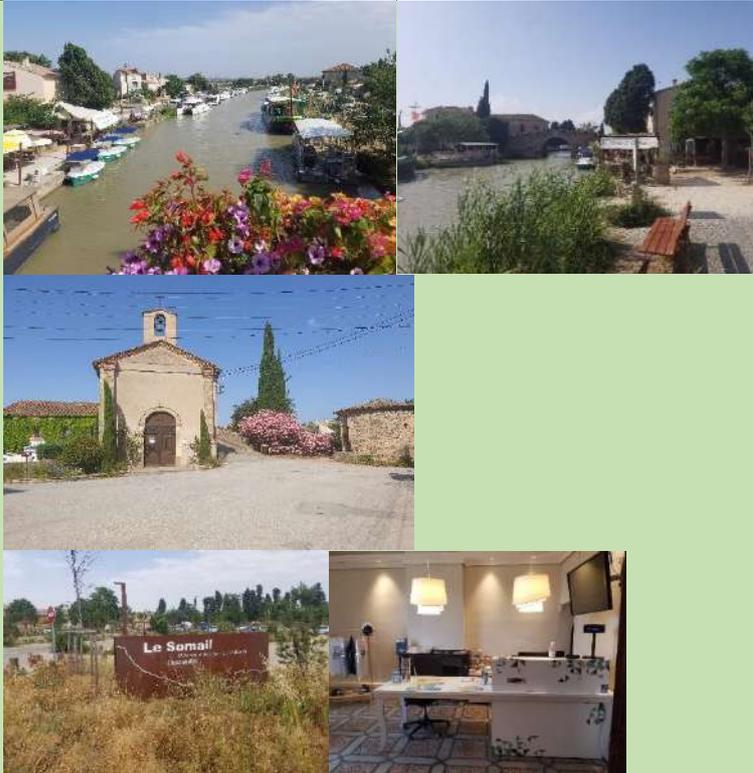
Site pilier Le Somail

1. Description du site

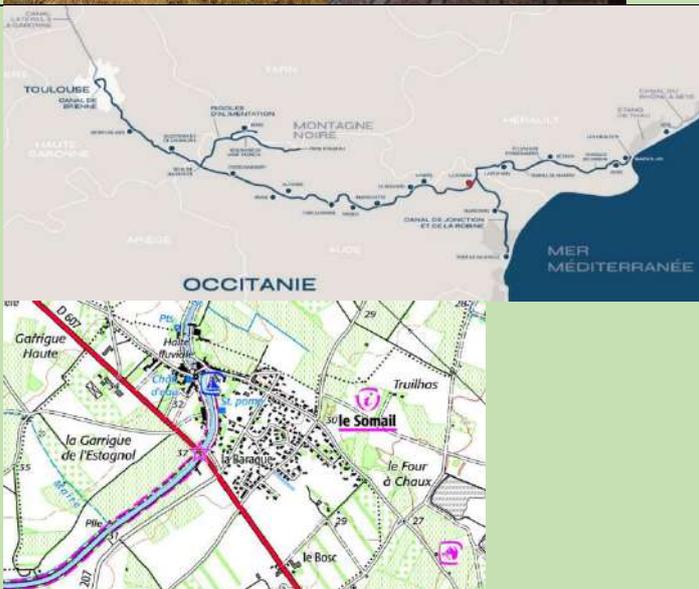
Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
Commune	Saint-Nazaire-d'Aude

Photos



Carte



Équipement existant

<p>Historique</p>	<p>Riquet choisit de ne pas faire passer le canal du Midi par Narbonne, malgré les recommandations de Jean-Baptiste Colbert.</p> <p>Mais, cette grande ville marchande du Languedoc a besoin d'une desserte. C'est pourquoi le port du Somail est aménagé dès 1682.</p> <p>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 hameau est né ! Sa position sur le Grand Bief (54 km de canal sans écluse d'Argens-Minervoises aux écluses de Fonseranes) y favorise les opérations de contrôle de la navigation. Longtemps, 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.</p> <p>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^e 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.</p> <p>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 le résultat des transformations exécutées dans les années 1880. Une messe y est toujours célébrée chaque mois.</p> <p>A la fin du 17^e 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Au début du 19^e 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.</p> <p>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.</p>	
<p>Description du site en 2023</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Le hameau fait l'objet d'une requalification touristique importante (parking, véloroute, etc.).</p>	
<p>Accueil touristique</p>	<p>Type</p> <p>Restauration Eau Location de bateau Location de vélo Capitainerie en projet Bancs Tables Pique-nique</p>	<p>État</p> <p>Bon Label : accueil vélo ; site VTT-FFC</p>

	Office de tourisme (Maison Bonnal) Projet de Capitainerie	
Interprétation	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.
Capacité d'accueil actuelle		
Personnel d'accueil	2 ETP	
Fréquentation	20 000 visiteurs/ans à la maison Bonnal 200 000 visiteurs/an au Somail	
Accessibilité		
	Actuelle	Évolutions prévues
x	Bateau	Port (projet en cours) Projet en cours
x	Vélo	Espace VTT-FFC Véloroute V80 et EV8 Véloroute
x	Piéton	Itinéraire le long du canal depuis Ginestas ; PR existants
x	Transports en commun	Bus interurbain n°21
x	Parking	130 places
2. Le projet		
Contenus du futur équipement		
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
Thématique principale	6. Hommes et femmes du canal	
Justification de la thématique	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.	
Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.	
Données du projet et possibles orientations	<p>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. Le 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'adresserait à la fois aux touristes et à la population locale et qui serait vivant toute l'année. Les publics ciblés sont : les groupes, les touristes, les excursionnistes et les habitants.</p> <p>Ce lieu porte les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Scénographie ludique « les hommes et les femmes du canal » qui incite à visiter le hameau, et les sites du canal . Canal créatif avec des artistes, artisans et expos... inspirés par le canal . Canal participatif avec des ateliers scientifiques, techniques et métiers liés au canal . Canal fleuron du tourisme responsable avec la base de mobilité et le défis 'Souvenirs canal 0 impact'. <p>Il abriterait ainsi plusieurs fonctions dans un espace disponible de 1300 à 1500 m2 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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 d'ores et 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 autrefois. L'ensemble devra être pensé en cohérence.</p>	

Interconnexion avec les autres sites	<p>Le site devra prévoir des ajustements de discours avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> . 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 complémentaires : le site de Gailhousty (thématique 4 : gestion de l'eau) et le Port de Capestang (thématique 5 : navigation et autres usages). <p>En tant que site référent de la thématique, il devra renvoyer aux sites spécifiques proches géographiquement.</p> <p>Des interconnexions sont déjà existantes : avec la route de la Glace et avec le GR78 des Chemins de Saint-Jacques de Compostelle / Romieu.</p>
Atouts	<p>Cœur emblématique du Grand Site Occitanie Narbonne Méditerranée</p> <p>Éléments du hameau inscrits Monument Historique</p> <p>Existence de la Maison Bonnal et des anciens entrepôts accolés</p> <p>Le site est aujourd'hui en bon état général et présente des qualités esthétiques indéniables.</p> <p>Tout est en place pour l'accueil du public, nouvel aménagement de qualité : Parking, OT, Restauration, etc.</p> <p>Public présent et hameau vivant</p>
Contraintes	<p>Activités préexistantes sur le hameau</p> <p>Hameau avec une dimension "lieu de vie" à conserver</p>
Conditions de réussite	<p>Garder le lieu vivant et habité : ne pas s'adresser uniquement aux touristes</p> <p>Mettre en place un projet original et réaliste (se différencier de l'offre déjà existante)</p> <p>Interprétation d'envergure et tournée vers le canal du Midi</p> <p>Donner au visiteur des clés de lecture du site</p> <p>Maintien de la valeur pittoresque du site</p> <p>Être en cohérence avec la requalification en cours du hameau</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>

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	40 à 50 000 €	1 an
Étude de définition et de programmation générale	Programmeur 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

3. Les acteurs du projet

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

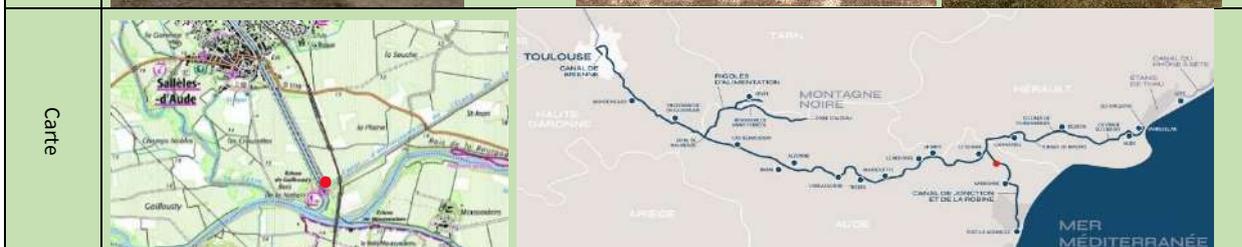
Site d'interprétation globale

Site de Gailhousty

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
Commune	Sallèles-d'Audes



Équipement existant

Historique	<p>Le site de Gailhousty est situé au débouché aval du canal de Jonction sur la rivière Aude. Il est à la confluence de la 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.</p> <p>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>L'écluse de Gailhousty : 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.</p> <p>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.</p> <p>En aval de l'écluse se trouve un espace conçu pour pouvoir être submergé lors des fortes crues : l'épanchoir.</p> <p>Le pont : 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.</p> <p>Sa façade avant du côté canal, est percée de crénelures verticales qui plongent dans l'eau.</p> <p>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.</p> <p>Ce bâtiment abrite pas moins de 15 vannes surdimensionnées. Il n'est pas destiné à évacuer les eaux</p>
------------	--

	<p>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.</p> <p>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>La cale sèche de Gailhousty :</p> <p>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.</p> <p>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 :</p> <p>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	Non	-	
Interprétation	Non	-	
Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Non		
Fréquentation	Non chiffrée		
Accessibilité			
		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	
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	Le suivi et la préservation de la ressource en eau (quantité et qualité) ; La complexité de la gestion des flux d'eau		
Justification de la thématique	Le site de Gailhousty 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 Gailhousty 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 Narbonnaise.</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>		

	Au niveau de l'accueil touristique, une signalétique opérationnelle est nécessaire, ainsi qu'à minima un espace de parking identifié et aménagé.
Interconnexion avec les autres sites	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, ouvrages du Fresquel. 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. La proximité avec le site Amphoralis amènera à étudier également les liens possibles avec ce site situé en bordure du canal.
Atouts	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)
Contraintes	Excentré Accueil du public à organiser
Conditions de réussite	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

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

Site d'interprétation globale LE PORT DE NARBONNE

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne
Commune	Narbonne

Photos



Carte



Équipement existant

Historique

A la fin du II^e 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.

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. Si l'activité économique n'est plus aussi florissante que sous la période Romaine, Narbonne reste un centre économique fort avec, notamment la production de sel dans les salins proches (Mandirac, Peyriac, Sigean). Lorsque le canal royal du Languedoc, nom d'origine du canal du Midi, est mis en eau, Vauban et son ingénieur Niquet décident de renforcer la position 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^e siècle, des travaux sur la partie basse du canal de la Robine, entre Narbonne et port La Nouvelle, assurent une meilleure liaison entre le port maritime et la ville.

Description du site en 2023

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

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

	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 privatif, des maisons et immeubles ayant été construits sur leur base. Ce passage appartient à l'ancienne « via Domitia ».	
	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	Non chiffrée

Accessibilité

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

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>Orientations proposées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - patrimoine : Pont des Marchands, Promenade des barques, Pont Voltaire, écluse de Narbonne - construction et gestion : le canal de la Robine <p>Détails : 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).</p> <p>L'interprétation pourrait s'orienter vers trois grands axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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 XIVème siècle pour alimenter en eau les moulins de la ville de Narbonne. Le succès commercial du canal du Midi au XVIIème 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. - l'histoire du Port de Narbonne depuis l'Antiquité qui fut l'un des plus grands ports de la Méditerranée. Ayant perdu de son importance à la suite de 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.

	Les quais du canal de la Robine dans Narbonne sont propices à proposer une interprétation dont le type et les médias seront à définir.
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	Cœur Emblématique du Grand Site Occitanie Narbonne Méditerranée Narbonne Ville d'Art et d'Histoire Situation en centre-ville = haute fréquentation potentielle et logique de desserte facilitée Plusieurs sites classés Monuments Historiques Conservation du site et des façades patrimoniales de proximité Environnement patrimonial Office de tourisme à proximité
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	La mise en valeur du site dans sa globalité (ce qui est le cas aujourd'hui) Interprétation respectueuse du site Donner au visiteur des clés de lecture du site Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes 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		6 mois
Programmation muséo-scénographique, architecturale, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition	20 à 25 000 € + 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 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

Site d'interprétation globale Site du Grand Castelou

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
Commune	Narbonne

Photos



Carte



Équipement existant

Historique	<p>Le domaine du Grand Castélou 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 cogestion 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 ses cultures. Les récoltes pouvaient aussi facilement être emportées sur des barques pouvant remonter sur le canal du Midi.</p>	
Le Grand Castélou	<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 sansouires, les prés salés, et les roselières occupent de vastes étendues de manière plus ou moins imbriquée.</p> <p>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	Fort potentiel de valorisation

	Boucle du Castérou Observatoire ornithologique		
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 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 liée à l'omniprésence de l'eau		
Justification de la thématique	Le site est dédié à la valorisation écotouristique pour la découverte de la faune et de la flore spécifique. Il constituera un centre d'interprétation du territoire, des paysages, des 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	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. Les bâtiments réhabilités conservent leur architecture typique de l'activité viticole de la région en étant isolés par l'intérieur, les façades étant simplement rendues. 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. 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.		
Interconnexion avec les autres sites	Coordination avec les autres sites traitant de la thématique : Sites d'interprétation globale : Site éclusier de Portiragnes / Halte fluviale et arborium Villesèquelande Coordination avec autres sites à proximité : Musée Narbovia (Narbonne), Réserve naturelle régionale et refuge de Sainte-Lucie (Port-la-Nouvelle), Roc de Cornilhac (Gruissan).		
Atouts	Contexte naturel à forte valeur écologique Accessible en voiture et visitable à pied Projet en cours, co-financé avec de nombreux et partenaires impliqués		
Contraintes	Prise en compte des enjeux écologiques et réglementations associées aux protection des espaces naturels Intégration tardive de la dimension canal du Midi au projet		
Conditions de réussite	Maintien de la valeur patrimoniale du site Maintien et renforcement de la biodiversité locale avec prise en compte des zones sensibles pour l'avifaune notamment en période de reproduction 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		

Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire TTC	Durée (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		

Site d'interprétation globale Port de Capestang

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes Sud-Hérault	
Commune	Capestang	
Photos		
Carte		
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, accolé 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 XVIII^e siècle, à côté du pont de Saisse, l'un des deux ponts construits au XVII^e siècle pour rétablir les chemins coupés par le canal. Ce port a pris de l'importance au XIX^e siècle. « La culture de la vigne tend à lui donner une nouvelle existence. Il est souvent encombré de barques qui y viennent prendre leurs chargements » 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. 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>	
	<p>Description du site en 2023</p> <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 communauté de communes Sud-Hérault.</p>	
	Type	État
Accueil touristique	Office de tourisme 1 ^{ère} catégorie ; capitainerie ; restauration ; eau ; électricité ; toilettes ; tables pique-nique ; jeux enfants	Très Bon Boutique dans l'office de tourisme 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	
Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Présent à l'office de tourisme et à la capitainerie		
Fréquentation	Importante		
Accessibilité			
		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	Port fluvial	-
X	Vélo	Œnovélo ; 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	Navigation o Evolution du transport de marchandises et de passagers à la plaisance o Ports et haltes fluviales Usages touristiques, sportifs, récréatifs et culturels		
Justification de la thématique	Augmentation des échanges au port à la suite du développement de la culture de la vigne au 19ème siècle Evolution du port de port de marchandises 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.).</p> <p>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). Vieillissante, 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'Hôtel Riquet, écluse ronde d'Agde, port fluvial et Castelnaudary, grand bassin, écluse Saint-Roch</p> <p>Sites d'interprétation globale : site éclusier et aqueduc d'Ayguésvives, site éclusier de Gardouch, port technique de Ramonville, port de Trèbes, Les Onglous.</p> <p>Il y a un certain nombre de sites identifiés comme relevant 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	Site nodal du Grand Site de France en projet canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée avec le port en activité de Poilhes		

	Accès facile par tous les moyens de transport Beaucoup de place pour la restitution (en incluant les espaces extérieurs) Espace déjà existant et en partie dédié à la médiation Personnel présent à la capitainerie et à l'office de tourisme		
Contraintes	Port en activité Site devant accueillir plusieurs fonctions dans un espace bâti restreint		
Conditions de réussite	Intégration au schéma d'interprétation du Grand Site en projet Interprétation respectueuse du site Signalétique d'accès opérationnelle Donner au visiteur des clés de lecture du site Intégration de l'interprétation aux pratiques déjà existantes 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 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		

Site pilier Le Malpas

1. Description du site

Situation géographique

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

Photos



Carte



Équipement existant

Historique

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. 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^e siècle av. J.-C. (âge du fer) et le I^{er} 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^e 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. 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^e siècle ; et entre ce dernier et le tunnel du canal, un autre tunnel construit au milieu du XIX^e siècle pour le passage de la voie de chemin de fer de la ligne Béziers-Narbonne. Le site du Malpas est donc connu de longue date pour être un

	point stratégique dans un réseau de communications complexe. C'est un site où l'empreinte de l'action de l'homme est fortement ancrée dans le paysage.	
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 d'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 disparue 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, il y a 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 capitelle 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	Évolutions prévues
x Bateau	Non	Réflexion pour l'aménagement d'une halte côté Colombiers
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 cœur 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 possibles 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	

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

	<p>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 cours 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Une boutique de produits du terroir du territoire pourra être proposée, permettant encore une fois de faire le lien avec le territoire traversé.</p> <p>La Maison du Malpas pourra également faire l'objet d'une requalification architecturale.</p> <p>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.</p>		
Interconnexion avec les autres sites	<p>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.</p> <p>L'interprétation devra également prendre en compte la globalité du site et notamment le musée d'Ensérune et l'étang asséché de Montady.</p> <p>Enfin, le site devra s'inscrire dans son territoire et le fonctionnement global de l'office de tourisme.</p> <p>Les contenus portés par le Malpas devront entrer en bonne synergie entre les autres sites portant la même thématique 7, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - Le 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. <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 se déroulera site par site, selon des échéanciers échelonnés dans le temps.</p>		
Atouts	<p>Site nodal du Grand Site de France en projet, canal du Midi, Béziers, Languedoc, Méditerranée</p> <p>Doté de 2 Monuments Historiques</p> <p>Maison d'accueil existante</p> <p>Proximité de plusieurs sites d'intérêt : Musée d'Ensérune, Étang asséché de Montady, ancienne voie Domitienne</p>		
Contraintes	<p>Sites avec contraintes archéologiques.</p> <p>Site complexe avec des circulations du public à prévoir.</p> <p>Éléments déjà existants à prendre en compte.</p>		
Conditions de réussite	<p>Intégration au projet de mise en valeur du Malpas (Grand Site en projet)</p> <p>Intégration au plan d'interprétation du Grand Site en projet</p> <p>Penser la conception du site pilier en parfaite synergie et complément des autres sites, et notamment du Musée d'Ensérune</p> <p>Rendre la circulation du public fluide</p> <p>Donner des clés de lecture du site</p> <p>Organiser des renvois sur le territoire (Grand Site de France) et sur l'ensemble du canal du Midi</p> <p>Entretien régulièrement le site et les aménagements</p>		
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 à 40 000 € + si intervention d'un paysagiste	1 an
Étude de définition et de programmation générale	Programmeur et économiste de projet culturel et Patrimonial Architecte du	+ si intervention d'un architecte du patrimoine	

	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	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		

Site pilier Écluses de Fonseranes

1. Description du site

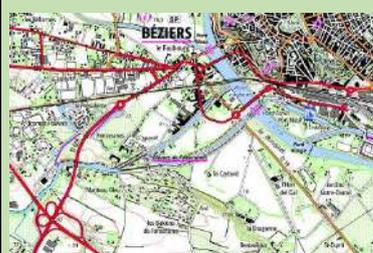
Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée
Commune	Béziers

Photos



Carte



Équipement existant

Historique

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 mètres. Depuis Toulouse, le canal du Midi arrive à Béziers par un bief long de 54 kilomètres (portion de canal entre deux écluses). Sur cette distance, le canal reste à 31,54 mètres d'altitude. Mais à Fonseranes, le canal doit descendre brutalement pour rejoindre l'Orb, passage obligé jusqu'en 1857, des bateaux se rendant à Agde.

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. 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. Avec ses 315 mètres de long pour une chute totale de 21 m, cette échelle d'écluses est la plus grande jamais construite en France.

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. 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.

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.

	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.		
Description du site en 2023	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.		
	Type	État	
Accueil touristique	Point info touristique Restauration Boutique Petit train Balade en bateau Parcours pédestre	Très bon Aménagement de sites ombragés en cours Manque un accueil de groupe	
Interprétation	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.	
Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Oui, bureau d'information touristique		
Fréquentation	450 000 visiteurs/an		
Accessibilité			
		Actuelle	Évolutions prévues
x	Bateau	Port	
x	Vélo	Eurovélo 8 (EV8) "La Méditerranée à vélo" V80 "Le canal des 2 mers à vélo" Location de vélo	
x	Piéton	PR "Entre canal du Midi et Béziers"	GR78 "Chemin du piémont Pyrénéen"
	Transports en commun	Petit train touristique, réseau Beemob (ligne de transport à la demande R2)	
x	Parking	400 places, payant	
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		
Justification de la thématique	Plus grande échelle d'écluses jamais construite en France.		
Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal. Site référent de la thématique.		
Données du projet et possibles orientations	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.
Interconnexion avec les autres sites	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.
Atouts	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.
Contraintes	Interprétation existante de bonne qualité mais généraliste et pas de l'envergure d'un site pilier
Conditions de réussite	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	Programmiste 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

Site pilier Hôtel Riquet / Ecluse ronde / Port fluvial

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée
Commune	Agde



Équipement existant

Historique	<p>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.</p> <p>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 XIVe 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 chambre de justice est également aménagée au rez-de-chaussée.</p>
-------------------	---

	<p>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 XVIIIe, 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.</p> <p>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 original, elle permet le passage de péniche de grande taille qui transitent encore aujourd'hui entre Béziers, Sète et Agde.</p>	
Description du site en 2023	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Sur le pont qui surplombe l'écluse ronde, la route est très passante.</p> <p>Le centre-ville d'Agde se trouve à quelques minutes à pied.</p> <p>Pas de signalétique sur site.</p>	
	Type	État
Accueil touristique	Location de bateau Capitainerie	Bon Abords peu attractifs
Interprétation	Non	-

Capacité d'accueil actuelle

Personnel d'accueil	Non. Mais un éclusier est en poste durant la période de navigation (fin mars-fin octobre)
Fréquentation	3248 bateaux en 2019 à l'écluse ronde

Accessibilité

		Actuelle	Évolutions prévues
x	Bateau	Port	Réhabilitation du port fluvial pour 2026 (Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée) Croisières en péniche hôtel (Étude de valorisation culturelle, patrimoniale et touristique du canal du Midi sur le territoire de la communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée)
x	Vélo	Voie Verte	Aménagement d'une voie verte et bleue (Étude de valorisation culturelle, patrimoniale et touristique du canal du Midi sur le territoire de la CAHM)
x	Piéton	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 la CAHM)
	Transports en commun	Proximité de la gare	Pôle d'échange multimodal (CAHM)
x	Parking	Environ 10 places	-

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 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
Justification de la thématique	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. Aujourd'hui un petit port de plaisance est situé en face.
Spatialisation de la thématique	A l'échelle du canal Site référent de la thématique
Données du projet et	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

possibles orientations	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'hôtel 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.</p> <p>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 également de renvoyer sur les futures boucles méditerranéennes qui emmèneront à la découverte du territoire.</p>
Interconnexion avec les autres sites	<p>Coordination avec les autres sites traitant de la thématique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site pilier : Castelnaudary, grand bassin, écluses Saint-Roch - Sites d'interprétation globale : port technique de Ramonville ; site éclusier et aqueduc d'Ayguévives ; site éclusier de Gardouch ; port de Trèbes ; port de Capestang ; Les Onglous <p>Connexion et renvoi avec les sites de la commune d'Agde : château Laurens, parc de Belle-Île, centre-ville d'Agde.</p> <p>Connexion avec les futures boucles méditerranéennes</p>
Atouts	<p>Écluse ronde d'Agde inscrite Monument Historique</p> <p>Hôtel Riquet possiblement exploitable</p> <p>Projets en cours ou en réflexion dans le secteur</p>
Contraintes	<p>Le site est aujourd'hui un peu délaissé</p> <p>Investissements importants à prévoir sur l'hôtel Riquet</p>
Conditions de réussite	<p>Donner au visiteur des clés de lecture du site</p> <p>Intégration et cohérence du projet de site pilier aux autres projets sur le quartier</p> <p>Prévoir un accueil du visiteur qualitatif (tourisme et interprétation)</p> <p>Cohérence et interaction avec les autres sites</p> <p>Entretien régulier du site et des aménagements</p>

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 préprogramme muséographique	Muséographe	40 à 50 000 € + si intervention d'un paysagiste	
Étude de définition et de programmation générale	Programmiste 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

Site d'interprétation globale Site éclusier de Portiragnes

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée
Commune	Portiragnes

Photos



Carte



Équipement existant

Historique	<p>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 riches (taureaux, chevaux, échassiers, amphibiens, roseaux...) et quelques pinèdes.</p> <p>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, lors de crues, à l'eau excédentaire du canal 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.</p> <p>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 souhaitant 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.</p>
Description du site en 2023	<p>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.</p>

	<p>Portiragnes accueille depuis 14 ans le festival « CanalissimÔ » qui se déroule fin juin-début juillet sur le canal, autour de l'écluse.</p> <p>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.</p>		
	Type	État	
Accueil touristique	Non (l'office de tourisme est à Portiragnes-Plage)	-	
Interprétation	Non	-	
Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Non		
Fréquentation	Non chiffrée		
Accessibilité			
		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	Le site est accessible par bateau.	-
X	Vélo	Accessibilité par le chemin de halage	-
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	-	-
X	Parking	Quelques places de stationnement de l'autre côté de la D37	-
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>Orientations proposées</p> <ul style="list-style-type: none"> - Étant localisé à proximité de la Réserve Naturelle de Roque Haute, la valorisation de la biodiversité le long du canal fait sens ; - 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. <p>Détails</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, 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.</p> <p>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 sites d'interprétation globale sur la thématique 8 que sont : le Grand Castérou et Villesèquelande. Il devra également être en lien avec les sites 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 Projets 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 réserve naturelle 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

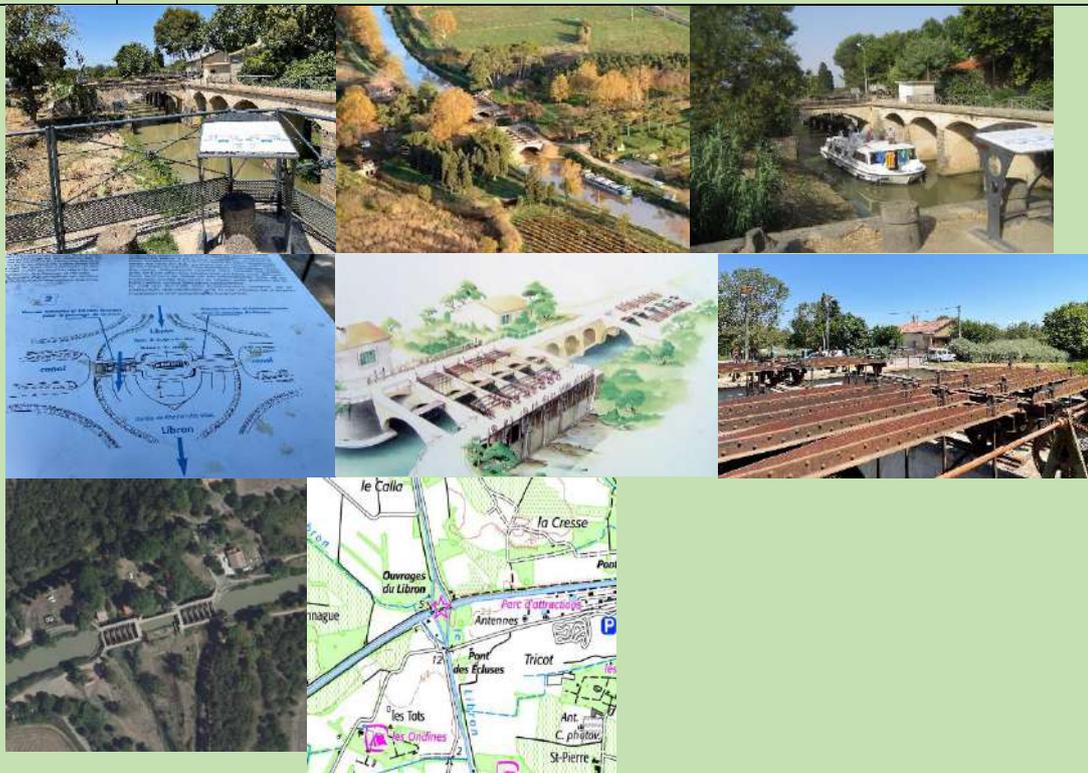
Site d'interprétation globale LES OUVRAGES DU LIBRON

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Communauté de communes Hérault Méditerranée
Commune	Vias

Photos



Carte



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 XVIIIe 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 en cas de 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

	<p>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 commencent immédiatement et le nouveau système est livré à la navigation en 1857.</p> <p>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.</p>		
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	Non	-	
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 cependant 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	Non chiffrée		
Accessibilité			
		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	L'ouvrage est sur le canal	-
X	Vélo	Accessibilité possible mais pas dédiée (détour proposé)	-
X	Piéton	Accessibilité possible mais pas dédiée	-
X	Transports en commun	Ligne A12 - arrêt "Méditerranée"	-
X	Parking	Pas de place dédiée aux ouvrages mais nombreux parking à proximité	-
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>Orientations proposées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - innovations technologiques des ouvrages du canal du Midi <p>Détails :</p> <p>Par 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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 (par exemple les roues, câbles et autres systèmes de leviers).
Interconnexion avec les autres sites	Les ouvrages du Libron doivent renvoyer aux écluses de Fonseranes, autre prouesse technologique et site pilier référent 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 Les clés de lecture du site données au visiteur 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 d'agglomération Hérault Méditerranée, Vias
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs

Site d'interprétation globale Les Onglous

1. Description du site

Situation géographique

Intercommunalité	Sète Agglopôle Méditerranée
Commune	Marseillan

Photos			
			

Carte		
-------	---	--

Équipement existant

Historique

Au XVIII^e 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'arrête 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. Ceux 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.

Plus tard, 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.

Description du site en 2023

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'Etang de Thau, les parcs à huîtres et sur le port classé de Marseillan. Fort animé au XIX^e 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'avancait 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.		
	Type	État	
Accueil touristique	Non (en dehors du Port et de l'école de voile)	-	
Interprétation	Non	-	
Capacité d'accueil actuelle			
Personnel d'accueil	Non		
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	-
X	Vélo	Accessibilité par la jetée sud jusqu'au phare des Onglous	-
X	Piéton	Accessibilité par la jetée sud jusqu'au phare des Onglous	-
X	Transports en commun	-	-
X	Parking	L'accessibilité n'est pas possible directement (parking à proximité du domaine des Onglous)	-
2. Le projet			
Contenus du futur équipement			
Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution		
Thématique principale	Navigation et autres usages du canal		
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	<p>Orientations proposées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Étant localisé sur un point singulier du canal (son extrémité orientale), une présentation générale du tracé et quelques données générales - L'ouverture vers la mer et les difficultés de navigation liées au passage du canal à l'étang de Thau <p>Détails :</p> <p>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. Le site ne possède pas de parking et la circulation motorisée des visiteurs sera à construire.</p>		
Interconnexion avec les autres sites	<p>Renvoi sur les sites piliers traitant de la thématique 5 : Site de l'écluse ronde d'Agde et Castelnaudary. Coordination du discours pour éviter les redondances avec les autres sites d'interprétation globale de la thématique 5 (navigation et autres usages du canal) notamment Capestang, Gardouch, port technique de Ramonville, Ayguesvives et Trèbes. Lien à faire avec la réserve naturelle du Bagnas. Connexion potentielle avec Port La Nouvelle. Connexion obligatoire avec Sète et le canal des étangs (aujourd'hui canal du Rhône à Sète).</p>		
Atouts	<p>Le panorama sur l'étang de Thau La ligne de mire représentée par la jetée sud et le phare des Onglous (qui plus est de couleur vive) Le caractère marin du site (absent sur les autres sites du canal)</p>		
Contraintes	<p>L'accès au phare est difficile à appréhender Rien de grandiose malgré tout au regard de la fonction "porte" du canal du Midi</p>		
Conditions de réussite	<p>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</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)
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 Agglopolo 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

Sites d'interprétation paysagère

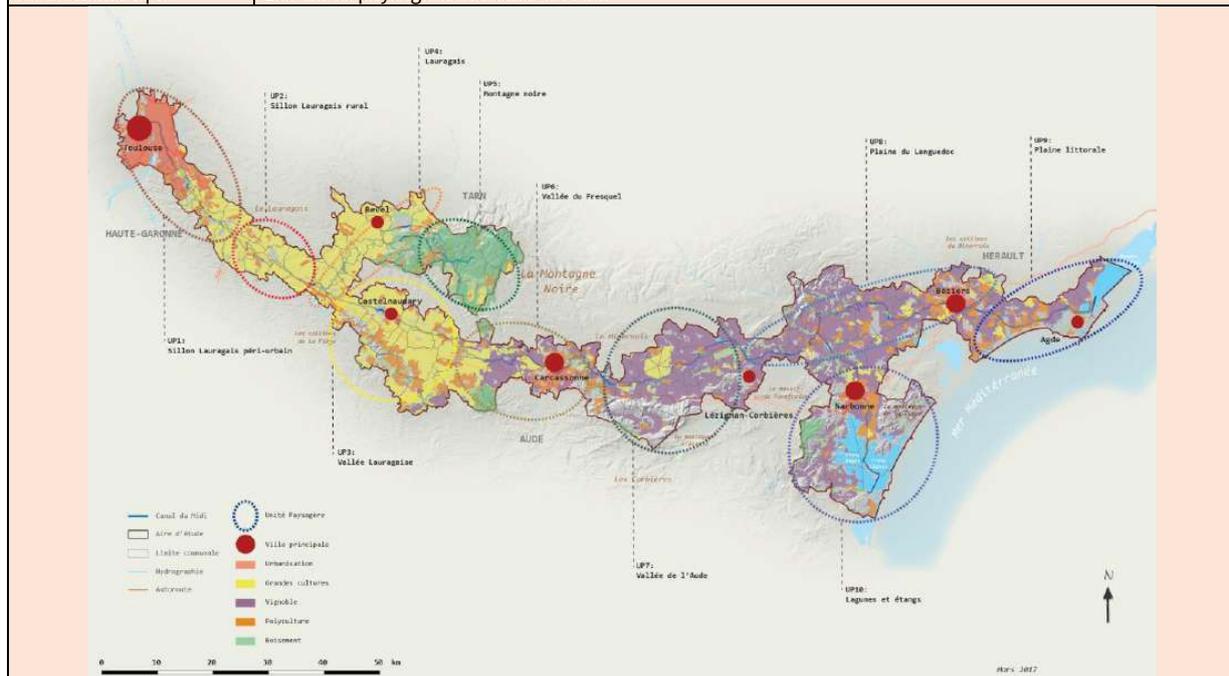
Liste des sites potentiels

Toulouse et sillon Lauragais périurbain : Pech David (Toulouse Métropole)
 Sillon Lauragais périurbain : Point haut de Donneville (CA du Sicoval)
 Sillon Lauragais périurbain : Montgiscard (CA du Sicoval)
 Sillon Lauragais périurbain : Bosse d'En Mauran (CA du Sicoval)
 Sillon Lauragais rural : Renneville (CC des Terres du Lauragais)
 Lauragais : Saint-Félix-de-Lauragais (CC Aux sources du canal)
 Lauragais : Vaudreuille (Table d'orientation) (CC Aux sources du canal)
 Lauragais : Vaudreuille site de vol à voile (CC Aux sources du canal)
 Montagne Noire : Barrage de Saint-Ferréol (CC Aux sources du canal)
 Montagne Noire: Oppidum de Berniquaut (CC Aux sources du canal)
 Sillon Lauragais rural : Montferrand (CC Castelnaudary, Lauragais Audois)
 Vallée Lauragaise : Villeneuve-la-Comptal (CC Castelnaudary, Lauragais Audois)
 Vallée Lauragaise : Hauteurs de Castelnaudary (CC Castelnaudary, Lauragais Audois)
 Vallée du Fresquel : Point de vue de l'Espérou de Montréal (CC Piège Lauragais Malepère)
 Vallée de l'Aude : Miramont (CA Carcassonne Agglo)
 Vallée de l'Aude : Oppidum de Mourel Ferrat (CC du Minervois au Caroux)
 Vallée de l'Aude et Plaine du Languedoc : Pech Laurier (CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois)
 Lagune et étangs : Roc de Conilhac (CA Le Grand Narbonne)
 Plaine du Languedoc : Mont des Oliviers -Village de Montoulier (CC Sud-Hérault)
 Plaine du Languedoc : Pont de Piétat (CC Sud-Hérault)
 Plaine du Languedoc : Oppidum d'Ensérune (CC la Domitienne)
 Plaine du Languedoc : Colline et Tour de Montady (CC la Domitienne)
 Plaine littorale et Plaine du Languedoc : Acropole de Béziers (CA de Béziers-Méditerranée)
 Plaine littorale : Table de lecture du paysage du château d'eau à Portiragnes (CA Hérault-Méditerranée)
 Plaine littorale : Mont-Loup (CA Hérault-Méditerranée)
 Plaine littorale : Mont-Saint-Cair à Sète (CA Sète Agglopolé Méditerranée)

Le projet

Contenus des futurs équipements

Concept Global	Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution
Thématique principale	7. Paysages et Territoires traversés
Sous-thématique	Les unités paysagères du canal du Midi



Données du projet et possibles orientations	<p>En tant que maillon dans la liaison Atlantique - Méditerranée, le canal du Midi traverse des territoires variés sur deux bassins versants. Il parcourt une grande diversité de paysages, milieux et écosystèmes, 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. Les paysages rencontrés peuvent être répartis en 5 typologies de grands ensembles géographiques et paysagers (Agglomération toulousaine, Lauragais, Montagne Noire, Minervois, Méditerranée), et 10 unités paysagères.</p> <p>Ces grands ensembles paysagers sont encadrés au sud par les piémonts pyrénéens et la Montagne Noire au nord. Le canal du Midi constitue ainsi un transect de découverte des paysages urbains et ruraux, au fil de l'eau, entre Midi toulousain et Midi méditerranéen. La perception de ces paysages, plus ou moins proches du canal du Midi, est indissociable de la qualité de l'ouvrage lui-même. L'ouvrage a été classé, entre 1997 et 2001, en raison de ses critères « pittoresque », « historique », et « scientifique ». En dehors des sites urbains, les paysages du canal du Midi ont eux-mêmes été classés au titre des sites sur la base du critère « pittoresque », au fondement de valeur patrimoniale.</p> <p>La valeur Universelle exceptionnelle du canal du Midi, objet de son inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco repose notamment sur le fait que le canal du Midi est devenu dès sa construction l'élément le plus marquant du territoire traversé, d'autant mieux assimilé par l'environnement qu'il a modelé le paysage en douceur. En suivant les courbes de niveau le canal souligne et accompagne les accidents du relief. Fait remarquable pour un canal encore en service, l'occupation du territoire est restée pratiquement inchangée depuis trois siècles.</p> <p>Le canal du Midi, pour des questions hydrauliques et de navigation, a en effet 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 : sillons 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 le contexte territorial avec lequel il a été et est en interaction. En cela, les paysages participent de la mise en scène du canal, de la lecture et de 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 (grandes cultures, viticulture, vergers...). Ces paysages traversés depuis la création du canal ont été façonnés par des siècles d'activités humaines, sculptés par un travail agricole, ponctués par un grand nombre de repères patrimoniaux. Le canal lui-même a construit de nouveaux paysages, ouvert la voie à de nouvelles dynamiques économiques et une nouvelle prospérité territoriale et nationale.</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. 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-de-Lauragais, Revel, Castelnaudary, Bram, Carcassonne, Trèbes, Homps, Capetang, Béziers, Agde, Sète, Narbonne). Axe principal des communications Est-Ouest en Languedoc de la fin du XVIIe 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 modernes de navigation aérienne.</p>
Principes de mise en œuvre muséo-scénographique possibles	<p>Dans le cadre du schéma d'interprétation, les sites d'interprétation paysagers choisis sont des points hauts qui donnent à voir au visiteur un vaste champ visuel sur le canal du Midi (mais les paysages du canal du Midi peuvent s'apprécier également à échelle plus locale, au pied du canal lui-même).</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. Elle montrera comment ce paysage a évolué au cours du temps dans sa forme, dans sa fonction, dans son usage. 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...). 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 devra être mis en cohérence dans le cadre du schéma d'interprétation du canal du Midi.</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</p>

faire référence / y renvoyer.
 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).
 Ainsi, les types de sites suivants pourront, selon la pertinence, être évoqués :
 - le site d'interprétation globale lié à la thématique 7 (Port Lauragais),
 - la quarantaine de sites d'interprétation périphérique qui traiteront de la thématique 7 dont, entre autres, La Halle aux Grains, Parc des Cinquante, Briqueterie du Sicoval, Moulin du Montbrun, Château d'Ayguesvives, Phare de l'aéropostale de Baziège, Auzeville, Moulins à vent des Terres du Lauragais, Phare de l'aéropostale de Montferrand, Poterie Not...
 - 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.

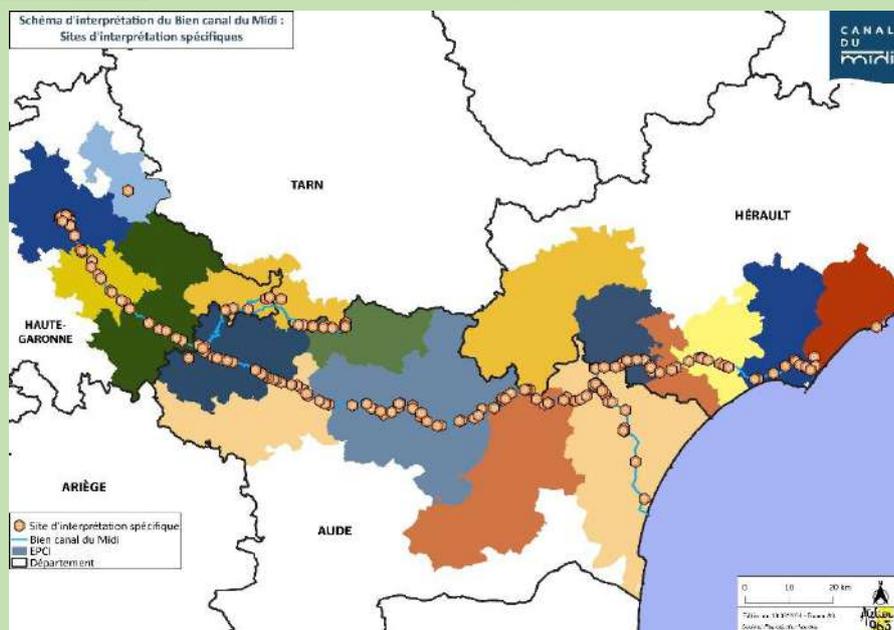
Phasage type de la mise en œuvre du projet

Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps de constitution et de réponse aux marchés publics)
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

Les acteurs du projet

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

Sites d'interprétation spécifique



Le projet

Contenus des futurs équipements

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"> 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
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 par le 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 pourront :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Replacer le site dans son contexte historique, technologique, social, territorial, etc. au regard de la thématique traitée . Montrer comment ce site a évolué au cours du temps dans sa forme, dans sa fonction, dans son usage . Faire prendre conscience au visiteur du rôle et de la place du site dans l'ensemble "canal du Midi" <p>Chaque site interprété devra comporter au minimum le "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"> . Sur le site pilier référent de la thématique . Sur des sites importants proches géographiquement . Sur les sites périphériques proches géographiquement . Sur le territoire
Préconisations de médiation	<p>Les aménageurs du site devront utiliser le "marqueur du canal" (non encore défini à ce jour).</p> <p>Quelques préconisations pour la mise en place de médiation :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Commencer par définir le fond scientifique du discours (avant la forme) . Ne pas délivrer un discours purement scientifique . Penser aux différents publics (enfants, étrangers, navigants, etc.) . S'inspirer de l'esprit du lieu et préférer des médias originaux et adaptés au site . Favoriser le sensoriel et l'émotion plutôt que l'informatif . Préférer l'illustration, la manipulation, l'expérience, au texte (les textes ne sont souvent pas lus et retenus à seulement 10 %) . Utiliser les opportunités offertes par le site : présence d'un pont permettant la prise de hauteur, perspective possible sur un alignement d'arbre etc . Penser à l'expression artistique sur la forme et sur le fond (utiliser les savoir-faire des artistes et artisans du territoire) . 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) . Construire les dispositifs comme possibles supports à la médiation humaine . Traduire les textes et audios a minima en anglais <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. 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 piliers (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"> . Signalétique d'accès . Aménagement et entretien des abords . Équipements type racks à vélo, bancs, etc <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	190
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> . Des sites multiples permettant des types de valorisation variés. . Des thématiques définies qui donnent un axe et une cohérence au discours. . Des sites qui font partie d'un tout, reconnu patrimoine mondial par l'UNESCO et site classé au titre des paysages. . Des "marqueurs du canal" et une marque canal du Midi qui permettent une cohérence. . Différents publics peuvent être touchés.
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> . Des publics divers . Des discours à accorder entre les différents sites . L'évolution potentielle des sites et de leur dynamique dues au changement climatique
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> . Penser le site et sa valorisation dans l'ensemble canal du Midi . Penser globalement la valorisation du site (accueil, interprétation, aménagements) . Prévoir un entretien régulier du site et de ses aménagements . Ne pas baser la valorisation uniquement sur des panneaux : être original dans la médiation . Garder à chaque site sa spécificité . Avoir un discours qui s'adresse au plus grand nombre . Avoir une interprétation de qualité (s'entourer de professionnels) . Entretien régulièrement le site et les aménagements

Phasage de la mise en œuvre du projet

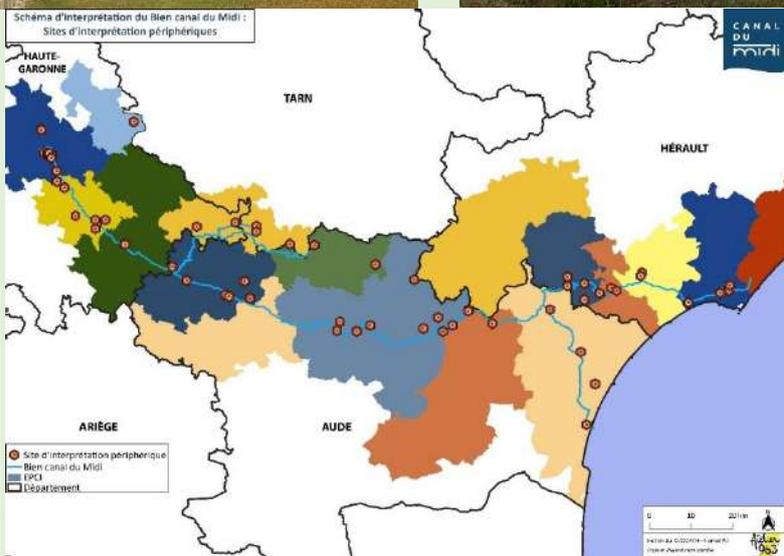
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps de constitution et de réponse aux marchés publics)
Diagnostic scientifique	Muséographe	1 000 € à 5 000 €	3 mois
Programmation muséo-scénographique	Scénographe Muséographe (Selon le projet : architecte, architecte 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 sites en même temps permettra a priori des économies budgétaires et une réduction du temps de réalisation

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.

Sites d'interprétation périphérique (mémento)



Le projet

Contenus des futurs équipements

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"> 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	61

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 :

Interconnexion avec les autres sites	<p>Cas 1. Le site périphérique est à proximité immédiate d'un site pilier, site d'interprétation globale ou site d'interprétation paysagère</p> <p>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 Montferland sur le même site que le site d'interprétation paysagère de Montferland.</p> <p>Dans ce cas, la possibilité d'intégrer le site périphérique à l'interprétation du site d'interprétation du canal du Midi à proximité sera à étudier. En effet, cela n'aurait pas de sens pour le visiteur de séparer les deux dans son parcours de visite.</p>
---	---

	<p>Cas 2. Le site périphérique est plus éloigné d'un site pilier, site d'interprétation globale ou site d'interprétation paysagère</p> <p>Par exemple : les moulins du Lauragais.</p> <p>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.</p>
Concertation	<p>Dans chacun des 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.</p>

Annexe 10 : Fiches actions transversales

Coordination et mise en œuvre du schéma d'interprétation du canal du Midi	
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"> . 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 . 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 . Proposer une communication et une promotion communes et coordonnées sur les différentes actions de valorisation patrimoniale sur le canal du Midi
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"> . S'appuyer sur la gouvernance du Bien canal du Midi pour mettre en œuvre le schéma d'interprétation et l'adapter si nécessaire . Connaître l'ensemble des projets réalisés, en cours et à venir . Participer à la définition du contenu et au comité scientifique (lorsqu'il existe) . Participer au comité de pilotage des projets . Mettre en place un processus d'élaboration de marqueurs canal du Midi, communs à tous les sites ; . Concevoir une signalétique et un design commun (une identité visuelle) à l'ensemble des sites . Proposer des médiations et des rapprochements entre les sites . Réaliser la valorisation de sites d'interprétation spécifiques par lot, sur l'ensemble du linéaire . Porter des projets d'interprétation concernant l'ensemble du linéaire . Être force de proposition pour la réalisation de projets <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"> . Apporter aux porteurs de projets des éléments de méthode pour réaliser un projet d'interprétation (sensibilisation, outils, exemples de CCTP...) . Accompagner les porteurs de projets dans la mise en tourisme des sites (public cible, parcours client) . 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 . Faire la promotion d'exemples divers et réussis de projets d'interprétation sur le canal du Midi ou ailleurs <p>Proposer une communication commune sur les différentes actions de valorisation patrimoniale sur le canal du Midi :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Mettre en place des outils de communication communs (brochure, pages du site internet, etc.) . Proposer des circuits de visites
Cibles	Toute structure porteuse d'un projet de valorisation du patrimoine du canal du Midi
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> . De nombreux acteurs existants . De nombreux projets à mettre en œuvre . Une feuille de route élaborée en commun . Des volontés locales de valoriser le canal du Midi
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> . Une disparité des acteurs et des modes d'action . Des projets à différents stades de conception et réalisation . Des budgets parfois difficiles à mettre en phase avec des ambitions
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> . Avoir une véritable co-construction de la mise en œuvre du schéma d'interprétation du canal du Midi, dans la continuité de son élaboration . Être à l'écoute des territoires tout en gardant une vision d'ensemble du canal du Midi . Être porteur d'une valorisation qualitative du canal du Midi, de la réalisation au fonctionnement et à l'entretien de chaque site

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 possiblement 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 réunis 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

Déploiement d'une valorisation sur une partie des sites d'interprétation spécifique

1. Le projet

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 quelques années.</p> <p>Lancer la valorisation sur une série de 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"> . Initier le déploiement de l'interprétation du canal du Midi et donner une impulsion pour la suite . Avoir une interprétation homogène, cohérente et de qualité sur les sites choisis . 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 . Commencer à donner au visiteur des clés de lecture du canal du Midi . Rendre visible la volonté des acteurs de valoriser le patrimoine du canal du Midi
Formes de l'action	<ul style="list-style-type: none"> . Sélectionner les sites cibles, selon les critères suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Volonté locale et éventuelle inscription dans un projet plus vaste - Répartition homogène le long du linéaire du Bien canal du Midi - Potentiels d'interprétation du site et représentativité - Potentiel d'accueil des publics - Répartition homogène en termes de nature de site (écluse, pont-canal, halte-fluviale, etc.) et de thématique traitée . Lancer un marché au niveau régional pour la conception de l'interprétation . Réaliser les travaux d'aménagement concomitamment sur les sites retenus pour montrer la démarche coordonnée et donner l'impulsion . Intégrer à ces aménagements des marqueurs du canal (cf. fiche action dédiée)
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"> . Un Bien reconnu patrimoine mondial par l'UNESCO, un site classé et des Monuments Historiques . Peu d'interprétation déjà en place sur le canal (on part d'une "page vierge") . Une action "pilote" sur l'interprétation du canal du Midi
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> . Respect des réglementations patrimoniales (site classé et Monuments Historiques) . Des projets de valorisation situés sur des collectivités différentes ayant pour la plupart déjà une charte graphique et/ou une charte de mobilier . Des sites divers avec chacun leur identité et leurs contraintes . Des projets d'interprétation qui pourront prendre des formes diverses . Une vingtaine de projets à mener simultanément et en cohérence.
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> . Coconstruire chaque projet avec les collectivités du territoire sur lequel il se déploie . S'inscrire dans les projets locaux tout en gardant une homogénéité d'ensemble . Prévoir des dispositifs d'interprétation de qualité à la hauteur du Bien UNESCO . Faire concevoir et réaliser les projets par des professionnels . Réaliser l'action dans un délai court (une ou deux années maximum) afin de lancer la démarche d'interprétation du canal du Midi . Entretien régulièrement les sites
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>
<h2>2. Les acteurs du projet</h2>	
Pilote	VNF pour le compte de l'Entente pour le canal du Midi
Acteurs associés	Etat, Région, VNF, Départements, EPCI

Marqueurs du canal du Midi

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"> . Montrer au visiteur que le canal est un ouvrage unique en tant qu'ouvrage allant de Toulouse à la Méditerranée . 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 " . 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 . Guider les porteurs de projets dans les formes d'interprétation à mettre en place sur le canal du Midi
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"> . Un élément montrant au visiteur le linéaire du canal du Midi et l'endroit où le site se situe (vous êtes ici) . Un élément de rappel historique . Une identité sonore . Un mobilier ou une déclinaison de mobilier . Une signalétique et sa déclinaison . Un élément visuel (totem, borne...) . Un élément paysager <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 terme un ou plusieurs de ces marqueurs.</p>
Cibles	Porteurs de projet de valorisation patrimoniale sur le canal du Midi
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> . Un Bien reconnu patrimoine mondial par l'UNESCO. Peu d'interprétation déjà en place sur le canal (on part d'une "page vierge"). Une volonté exprimée des acteurs d'avoir une identité visuelle commune. Une marque "canal du Midi" qui ne demande qu'à être déployée
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> . Respect des réglementations patrimoniales (site classé et Monuments Historiques) . Des projets de valorisation portés par des structures différentes ayant pour la plupart déjà une charte graphique et/ou une charte de mobilier . Des sites divers avec chacun leur identité et leurs contraintes . Des projets d'interprétation qui pourront prendre des formes diverses et d'envergures différentes dans lesquels les marqueurs devront trouver leur place
Conditions de réussite	. Coconstruire les marqueurs du canal du Midi pour répondre aux besoins et attentes des acteurs, et permettre leur bonne appropriation et leur utilisation

	<ul style="list-style-type: none"> . 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 . Faire concevoir et réaliser les marqueurs par des professionnels . Réaliser l'action rapidement afin de pouvoir l'intégrer aux premiers aménagements d'interprétation sur le canal du Midi . Entretien régulièrement les marqueurs et les sites
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>
2. Les acteurs du projet	
Pilote	VNF pour le compte de l'Entente pour le canal du Midi
Acteurs associés	Acteurs de la valorisation patrimoniale du canal du Midi

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

Action transversale

1. Le projet

Constat	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. 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.
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> . Faire connaître et prendre conscience de la biodiversité "ordinaire" du canal, tant sur le volet continuité écologique que réservoir de biodiversité . 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 . Créer les liens indispensables entre protection patrimoniale, paysagère et environnementale . 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 . Avoir un discours commun et scientifiquement juste sur la biodiversité et les paysages de proximité du canal du Midi.
Formes de l'action	<ul style="list-style-type: none"> . Créer un réseau ou s'appuyer sur un réseau d'acteurs de la sphère de l'éducation à l'environnement . Proposer des animations diverses de type balades naturalistes commentées, rallies de la nature, ateliers de sensibilisation pour les scolaires, sorties crépusculaires... (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) . Créer des outils communs, supports d'animation et d'un discours commun . Former / sensibiliser les intervenants aux connaissances scientifiques et paysagères sur le canal du Midi . Former / sensibiliser les intervenants aux techniques de médiation vers différents publics . Mettre en place une programmation et une communication communes
Cibles	Toute structure d'éducation à l'environnement ayant pour sujet (unique ou parmi d'autres), le canal du Midi, sa biodiversité et ses paysages
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> . Un volet biodiversité encore peu exploré en termes d'animation territoriale . Des nombreuses possibilités d'animations, auprès de différents publics, y compris les scolaires . Une approche valorisable d'un point de vue touristique . La possibilité de s'adosser à un réseau existant et structuré d'associations de médiation environnementale sur le territoire . Une mise en œuvre basée sur la médiation humaine principalement
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> . La potentielle diversité des acteurs . La cohérence des animations sur l'ensemble du fil du canal . L'absence de site pilier référent de la thématique Biodiversité et paysages de proximité
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> . 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 . 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 . S'inscrire dans le programme d'animation de la structure porteuse . Rentrer en écho avec les actions pédagogiques des territoires traversés (ex : lien avec les centres d'animation, les écoles, collèges...)
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.

2. Les acteurs du projet

Pilote	Réseau Graine-Occitanie (pressenti) en partenariat avec VNF
Acteurs associés	Etat, Région, VNF, Départements, EPCI, Education Nationale

Mise en réseau de la médiation humaine

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"> . Les visites guidées de sites (le Réservoir, Château de Bonrepos-Riquet, offices de tourisme...) . Les promenades en bateau commentées . Les visites et animations ponctuelles sur des sites ou des thématiques diversifiées (ex : A campo, CPIE Terres Toulousaines, Vivre le canal, VNF) . Les animations culturelles (ex : Convivencia, Escales du canal) . La présence régulière des agents de VNF aux écluses peut également être considérée comme une forme de médiation humaine <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"> . 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 . Coordonner les différentes actions et créer des actions et des dynamiques conjointes . Avoir une communication coordonnée et centralisée des actions de médiation
Formes de l'action	<p>Création d'un réseau des médiateurs</p> <ul style="list-style-type: none"> . Organiser des temps réguliers d'échanges, partage d'expérience, connaissance mutuelle . Organiser des modalités d'information et d'échange : newsletter, liste de diffusion, blog, etc. <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"> . Mettre en place des formations sur les axes définis par le schéma d'interprétation et les dernières connaissances liées au canal du Midi . Organiser des journées de travail et de collaboration pour connaître ce qui se fait ailleurs (sur et hors du canal) . Mettre en place des formations à la médiation vers différents publics (grand public, enfants, initiés, publics porteur de handicap, non francophones, etc.) . Mettre en place des outils de statistique et de connaissances des publics afin de mieux répondre à leurs attentes <p>Coordination des actions de médiation</p> <ul style="list-style-type: none"> . Établir un programme commun . Organiser la répartition thématique et spatiale du discours . Construire des outils communs supports de médiation <p>Communication coordonnée et centralisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Organiser la remontée d'information pour répertorier l'ensemble des actions de médiation . 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.)
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"> . Les acteurs publics, porteurs du discours officiel sur le canal du Midi (sites du canal, offices de tourisme, etc.) . 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 . Les acteurs privés dont la médiation n'est pas nécessairement la compétence principale (ex : promenades en bateau)
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> . De nombreux acteurs existants . De nombreuses actions déjà initiées . La possibilité de toucher des publics diversifiés (scolaires, seniors, groupes, individuels, navigants, etc.) . Une répartition tout le long du canal . Une souplesse d'intervention
Contraintes	<ul style="list-style-type: none"> . Une disparité des acteurs et des modes d'action . Un éloignement géographique des acteurs . Une démarche fondée sur le volontariat des acteurs
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> . Proposer des outils et actions suffisamment ambitieux pour intéresser les acteurs à la démarche . Avoir une représentation significative des acteurs de la médiation humaine sur le canal du Midi . Prévoir un véritable suivi des actions
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>
2. Les acteurs du projet	
Pilote	Porteur à définir
Acteurs associés	EPCI et tout acteur proposant de la médiation humaine sur le canal du Midi

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).

MARQUÉ Nicolas, *Toulouse et le canal du Midi*, 2007

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 :

- Notoriété du canal du Midi, BVA/APIE, juillet 2020
- Etude sur la construction de l'identité de marque du canal du Midi, rapport d'étude qualitative, BVA/APIE, septembre 2020
- Etude sur l'identité de marque du canal du Midi, volet socioprofessionnels, BVA/APIE, octobre 2020
- Infographie, le canal du Midi vu par les socioprofessionnels du territoire, BVA/APIE, janvier 2021
- Résultats de l'enquête de perception du canal du Midi auprès des agents de VNF (DTSO), APIE, Août-septembre 2020
- Etude ethnographie digitale des perceptions à l'égard du canal du Midi en 2019, Uptown/APIE 2020
- Diagnostic de perception et axes stratégiques dans le cadre de la création d'une marque canal du Midi, APIE, novembre 2020
- Plateforme de marque canal du Midi, APIE, 2021
- Code de marque canal du Midi, VNF, 2022

Fréquentation des écluses :

- Tableau statistiques mensuelles, VNF, 2019
- Tableau statistiques mensuelles, VNF, 2020
- Tableau statistiques mensuelles, VNF, 2021

Plan de gestion UNESCO

- Le canal du Midi, Bien du Patrimoine mondial, Plan de gestion, version finale décembre 2020
- Le canal du Midi, Bien du Patrimoine mondial, Annexes du plan de gestion, version finale décembre 2020

Etude de marché / site pilier du château à Toulouse

- Etude de marché – Rapport final – Etude d’opportunités/Faisabilités pour la conservation et la valorisation des archives et des objets du canal des deux Mers, VNF, janvier 2022

Stratégie de valorisation immobilière, VNF, novembre 2021

- Stratégie de valorisation immobilière canal des 2 Mers, étude de marché touristique, VNF, juillet 2020
- Stratégie de valorisation immobilière canal des 2 Mers, Frise programmatique, VNF, novembre 2020
- Stratégie de valorisation immobilière canal des 2 Mers, Photographie du patrimoine bâti de VNF, Décembre 2020
- Stratégie de valorisation immobilière canal des 2 Mers, Guide d’aménagement des abords des bâtis, VNF, 2021
- Stratégie de valorisation immobilière canal des 2 Mers, Rapport de synthèse, VNF, novembre 2021

Etude des retombées économiques par filière (VNF)

- Location_Rapport
- Paquebots_Rapport
- Peniches_Rapport
- Plaisance_Rapport
- Promenade_Rapport
- Synthèse

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*

Acampo, *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 consultés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<https://www.tourismecanaldumidi.fr>

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

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

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

<https://www.canalmidi.com>

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

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

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

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

<https://fr.wikipedia.org>

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

Annexe 12 : Entretiens

Prénom NOM	Fonction(s)	Structure(s)	Entretien par	modalité (visio, tel, sur site, etc.)	date
Geoffroy BESS Sylvie BOULAY	Chef de projet Présidente	Commune de Bonrepos Association de Sauvegarde et de Valorisation du Domaine de Bonrepos-Riquet	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 Pézenas	Âtisens	sur site	12/05/2022
Benoit MILLESCAMP	Chargé de mission coordination Contrats de Destination	CRTL Occitanie	Âtisens	sur site	11/05/2022
Sophie MERCIER	Directrice Pôle Ingénierie Développement Destination	CRTL Occitanie	Âtisens	tél	11/05/2022
Jérôme PAOLI	Garde Technicien RN Sainte- Lucie	Réserve Naturelle Saint-Lucie	Âtisens	sur site	04/07/2022
André AUTHIER	Président de Acampo, membre Acteur du Canal du Midi	Association Acampo	Confluence Patrimoine	sur site	11/06/2022
Catherine Jauffred	Ethnologue journaliste du fluvial	Association Vivre le Canal	Confluence Patrimoine	en visio	29/08/2022
Christophe Beltran	Chef de service opérationnel	VNF	Confluence Patrimoine	en visio	13/09/2022
Jean-Marc Samuel	Gérant de la SARL L'Equipage	SARL L'Equipage	Confluence Patrimoine	en visio	15/09/2022
Philippe RIQUET	Chef de projets aménagement et développement touristique	CD31	Atelier 963	téléphone	07/10/2022

Maude VAL Quentin SIESLING Eric AUBRY	Directrice artistique Membre Consultant	Merversible	Atelier 963	en visio	11/10/2022
Guillemette Albert	Paysagiste conceptrice – Cheffe de Projet, Atelier Jacqueline OSTY et associés, paysage et urbanisme	Agence de paysagistes- concepteurs	Sonia Fontaine et Evelyne Sanchis	en visio	11/10/2022
Nelly VULCANO- GREULLET et Catherine FARELLE	Cheffe de projet Canal du Midi et Inspectrice des sites Paysagiste-conseil	DREAL Occitanie	Sonia Fontaine	en visio	13/10/2022
Pauline SAURET	Responsable de l'action culturelle et de la communication	Convivencia	Atelier 963	en visio	01/12/2022
Véronique MURE	Prestataire Paysagiste Grand Site en projet	Botaniste	Atelier 963 + Sonia Fontaine	en visio	04/12/2023
Murielle BOUSQUET	Prestataire CA Hérault Méditerranée	Escale Med	Atelier 963 + Altisens	en visio	05/01/2023
Françoise Lemonnier	Codirectrice	CPIE Terres Toulousaines	Confluence Patrimoine	en visio	29/09/2022

Annexe 13 : Sites visités en 2022

Site	Commune	Qui	Date
Ponts Jumeaux et canal de Brienne	Toulouse	Atelier 963 Confluence Patrimoine	12/05/2022
Canal Latéral	Toulouse	Confluence Patrimoine	
Canal du midi dans Toulouse	Toulouse	Atelier 963 Confluence Patrimoine	12/05/2022
Archives VNF et administration VNF	Toulouse	Atelier 963 + Confluence Patrimoine	12/05/2022
Cales de Radoub	Toulouse	Atelier 963 + Confluence Patrimoine	13/05/2022
Port de la Daurade	Toulouse	Confluence Patrimoine	05/06/2022
La Garonne et son interprétation	Toulouse	Confluence Patrimoine	05/06/2022
Espace EDF Bazacle	Toulouse	Confluence Patrimoine	05/06/2022
La Halle aux Grains	Toulouse	Confluence Patrimoine	07/06/2022
Hôtel Reich de Pennautier, ancienne demeure de Jean-Mathias Riquet	16 rue Vélave, Toulouse	Confluence Patrimoine	05/06/2022
Pont canal des Herbettes sur la A623	Toulouse	Confluence Patrimoine	06/06/2022
Château de Lespinet ancienne propriété de Jean-Mathias Riquet	Toulouse	Confluence Patrimoine	07/06/2022
GARDOUCH	Gardouch	Altisens	
Le port technique	Ramonville	Confluence Patrimoine	06/06/2022
Port Sud	Ramonville	Confluence Patrimoine	06/06/2022
Parc des Cinquante	Ramonville	Confluence Patrimoine	06/06/2022
Labèche	Labèche	Confluence Patrimoine	07/06/2022
De la cale de Radoub à l'écluse de Négra	De Toulouse à Montesquieu Lauragais	Confluence Patrimoine	07/06/2022
Château de Soule	Ramonville	Confluence Patrimoine	07/06/2022
Château Latécoère, propriétaire de celui qui mit en place l'aéropostale	Ramonville	Confluence Patrimoine	07/06/2022
Écluse de Castanet	Castanet-Tolosan	Confluence Patrimoine	07/06/2022
Écluse de Vic	Castanet-Tolosan	Confluence Patrimoine	07/06/2022
Pont de Deyme	Pompertuzat	Confluence Patrimoine	07/06/2022
Écluse de Montgiscard	Mongiscard	Sonia Fontaine Confluence Patrimoine	23/07/2022
Écluse d'Ayguésvives	Ayguésvives	Sonia Fontaine Confluence Patrimoine	23/07/2022
Écluse du Sanglier	Ayguésvives	Sonia Fontaine Conflu patri	23/07/2022
Pont d'En Serny	Montesquieu-Lauragais	Sonia Fontaine Confluence Patrimoine	23/07/2022
Écluse de Négra	Montesquieu-Lauragais	Sonia Fontaine Confluence Patrimoine	23/07/2022
Saint-Rome	Saint-Rome	Sonia Fontaine	23/07/2022
Écluse de Laval	Gardouch	Sonia Fontaine	23/07/2022
Villefranche de Lauragais	Villefranche de Lauragais	Sonia Fontaine	23/07/2022
Aqueduc des Voûtes	Gardouch	Sonia Fontaine	23/07/2022
Port Lauragais	Avignonet-Lauraguais	Atelier 963	20/06/2022
Écluse d'Emborrel	Avignonet-Lauraguais	Atelier 963	20/06/2022

Montferrand	Montferrand	Atelier 963 Confluence Patrimoine	13/05/2022
Naurouze	Montferrand	Atelier 963 + Confluence Patrimoine + Altisens + Sonia Fontaine	13/05/2022
Epanchoir du Fresquel	Montferrand	Atelier 963 + Confluence Patrimoine + Altisens + Sonia Fontaine	13/05/2022
Lac de la Ganguise + Barrage	Belflou	Atelier 963	20/06/2022
Col de Naurouze + Pont de la Rigole	Montferrand	Atelier 963	20/06/2022
Table d'orientation	Vaudreuille	Atelier 963	08/06/2022
L'abécède-Lauraguais	Labécède-Lauraguais	Atelier 963	08/06/2022
Saint-Felix-Lauraguais	Saint-Felix-Lauraguais	Atelier 963	09/06/2022
Lac de Lanclas	Saint-Felix-Lauraguais	Atelier 963	09/06/2022
Seuil de Graissens	Saint-Felix-Lauraguais	Atelier 963	09/06/2022
Les Thoumases	Saint-Felix-Lauraguais	Atelier 963	09/06/2022
Halles de Revel	Revel	Atelier 963	09/06/2022
Pont Crouzet	Revel	Atelier 963	09/06/2022
Le Réservoir	Revel	Atelier 963	21/06/2022
Abbaye Ecole de Sorèze	Sorèze	Atelier 963	09/06/2022
Durfort	Durfort	Atelier 963	09/06/2022
voûte Vauban	Les Cammazes	Atelier 963	09/06/2022
Barrage de Gravette	Les Cammazes	Atelier 963	09/06/2022
Le Conquet	Les Cammazes	Atelier 963	09/06/2022
Lac et barrage du Lampy	Saissac	Atelier 963	09/06/2022
Le Lampy Vieux	Saissac	Atelier 963	09/06/2022
Barrage de la Galaube	Lacombe	Atelier 963	09/06/2022
Prise d'Alzeau	Lacombe	Atelier 963	09/06/2022
Ecluse de Laurens	Labastide-d'Anjou	Atelier 963	08/06/2022
Ecluse de la planque	Labastide-d'Anjou	Atelier 963	08/06/2022
La Borde de Darré / Le Ségala	Labastide-d'Anjou	Atelier 963	20/06/2022
Bassin de Castelnaudary	Castelnaudary	Atelier 963	08/06/2022
Ecluses Saint-Roch	Castelnaudary	Atelier 963	08/06/2022
Moulin à vent de Cugarel	Castelnaudary	Atelier 963	08/06/2022
Stèle		Atelier 963	09/06/2022
Abbaye de Saint-Papoul	Saint-Papoul	Atelier 963	08/06/2022
Lasbordes	Lasbordes	Atelier 963	08/06/2022
Bram Trèbes	Bram, Trèbes		
Bram, son musée et le canal	Bram	Confluence Patrimoine	09/06/2022
écluse de Bram	Bram	Confluence Patrimoine	09/06/2022
De l'ancienne gare Saint-Michel (commune de Pezens) jusqu'au pont Rouge de Carcassonne	De Pezens à Carcassonne	Confluence Patrimoine	09/06/2022
Ancienne gare Saint-Michel	Pezens	Confluence Patrimoine	09/06/2022
Écluse de Lalande	Grèzes	Confluence Patrimoine	09/06/2022
Écluse d'Herminis	Grèzes	Confluence Patrimoine	09/06/2022
Écluse de la Douce	Carcassonne	Confluence Patrimoine	09/06/2022
Château de Pennautier	Pennautier	Confluence Patrimoine	09/06/2022
Château de Serres	Carcassonne (à l'ouest)	Confluence Patrimoine	09/06/2022
Tranchée de l'Estagnole	Carcassonne	Confluence Patrimoine	09/06/2022
Port de Carcassonne	Carcassonne	Confluence Patrimoine	11/06/2022
De Carcassonne à Trèbes	De Carcassonne à Trèbes	Confluence Patrimoine	11/06/2022
Chaussée St-Jean	Carcassonne	Confluence Patrimoine	11/06/2022

Écluse St-Jean	Carcassonne	Confluence Patrimoine	11/06/2022
Écluse et pont canal du Fresquel	Carcassonne	Confluence Patrimoine	11/06/2022
La Mijane	Villemoustaussou	Confluence Patrimoine	11/06/2022
Écluse de l'évêque	Villedubert	Confluence Patrimoine	11/06/2022
Écluse de Villedubert	Villedubert	Confluence Patrimoine	11/06/2022
Pont de Rode	Trèbes	Confluence Patrimoine	11/06/2022
Pont aqueduc de l'Orbiel	Trèbes	Confluence Patrimoine	11/06/2022
Port de Trèbes	Trèbes	Confluence Patrimoine	11/06/2022
Saint Julien du Prieuré	Trèbes	Sonia Fontaine	24/07/2022
Domaine de Millegrand	Trèbes	Sonia Fontaine	24/07/2022
Marseillette et son écluse	Marseillette	Sonia Fontaine	24/07/2022
Étang asséché de Marseillette	Marseillette	Sonia Fontaine	24/07/2022
Château de Miramont	Barbaira	Sonia Fontaine	24/07/2022
Écluse Saint Martin	Puichéric	Sonia Fontaine	24/07/2022
Écluse de l'aiguille	Puichéric	Sonia Fontaine	24/07/2022
Épanchoir de l'Argent Double	La redorte	Sonia Fontaine	24/07/2022
Porte de la Redorte	La redorte	Sonia Fontaine	24/07/2022
Domaine de l'Estagnol		Sonia Fontaine	24/07/2022
Lac de Jouarres	Homps	Sonia Fontaine	24/07/2022
Le lac des aiguilles	Argens Minervois	Sonia Fontaine	25/07/2022
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	25/07/2022
Pont canal du Répudre	Paraza	Sonia Fontaine	25/07/2022
Halte fluviale Ventenac	Ventenac 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
Écluse 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
Écluse 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
Écluses de Fonsérannes	Béziers	Atelier 963 + Altisens	23/06/2022
Écluse de Raonel	Narbonne	Atelier 963	22/06/2022
Le Pont des Marchands	Narbonne	Altisens	04/07/2022
Écluse de Mandirac	Mandirac	Altisens	04/07/2022
Maison des éclusiers de Sainte Lucie	Port La Nouvelle	Altisens	04/07/2022
Statue de Pierre Paul Riquet	Béziers	Altisens	05/07/2022
Pont sur l'Orb	Béziers	Altisens	05/07/2022
Port neuf	Béziers	Altisens	05/07/2022

Écluse Ronde d'Adge	Agde	áltisens	05/07/2022
Ouvrages du Libron	Vias	áltisens	05/07/2022
Villeneuve les Béziers	Villeneuve les Béziers	áltisens	05/07/2022
Pont de Cers	AM	áltisens	05/07/2022
Port de Cassafières	Portiragnes	áltisens	05/07/2022
Phare des Onglous	Marseillan	áltisens	05/07/2022
Écluse de Prades / Les Onglets	Agde	áltisens	05/07/2022
Roque Haute	Portiragnes	áltisens	05/07/2022
Château de Bonrepos-Riquet	Bonrepos	Atelier 963	44733
Carrières, musée et ville de Caunes Minervois	Caunes Minervois	Confluence Patrimoine	05/07/2022
Cazères Maison Garonne	2, rue du quai Notre Dame, 31220 Cazères-sur-Garonne	Confluence Patrimoine	05/07/2022
CPIE Terres Toulousaines	10, rue d'Arcachon 31200 Toulouse	Confluence Patrimoine	05/07/2022
Musée du vieux Toulouse	7 rue du May 31000 Toulouse	Confluence Patrimoine	05/07/2022