

CANAL
DU
midi



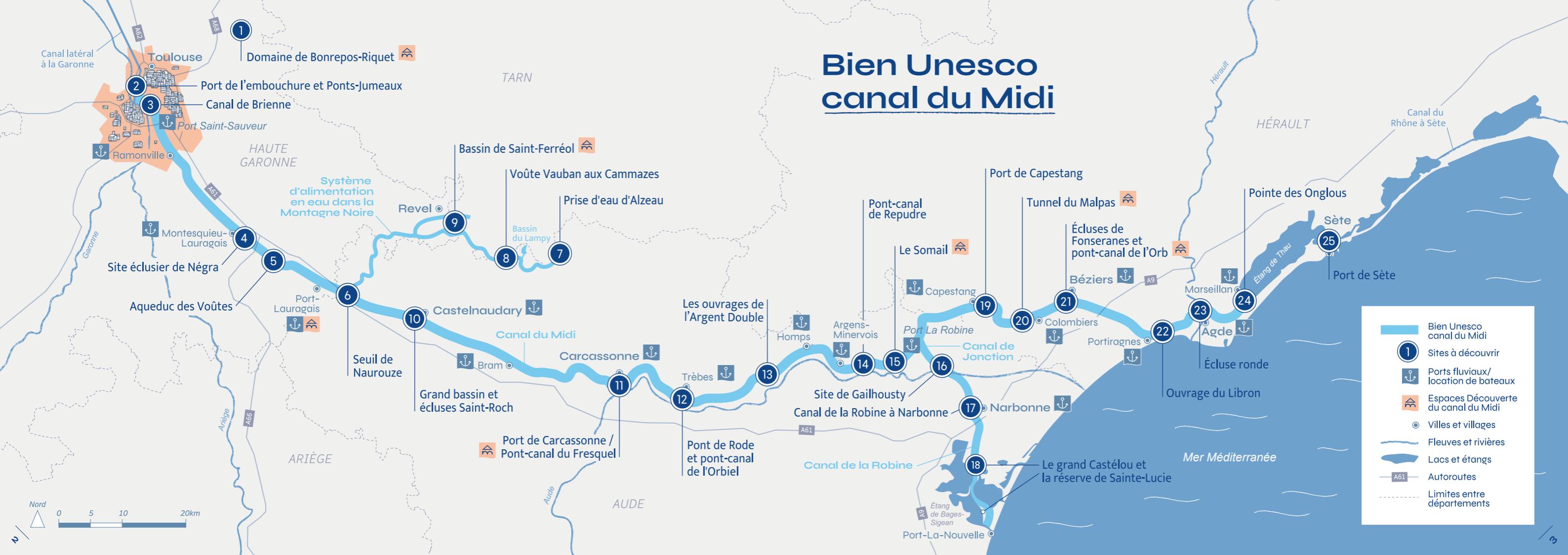
unesco

Site du patrimoine mondial

Canal du Midi

Canal du Midi patrimoine mondial

Bien Unesco canal du Midi



- Bien Unesco canal du Midi
- 1 Sites à découvrir
- Ports fluviaux/ location de bateaux
- Espaces Découverte du canal du Midi
- Villes et villages
- Fleuves et rivières
- Lacs et étangs
- Autoroutes
- Limites entre départements



Une œuvre de génie civil unique inscrite sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco



Le canal du Midi est inscrit depuis 1996 sur la prestigieuse liste du patrimoine mondial de l'Unesco car sa valeur est jugée universelle et exceptionnelle !

Considéré comme l'une des réalisations d'ingénierie civile les plus extraordinaires de l'ère moderne, il est significatif de l'éclosion technologique qui a ouvert la voie à la révolution industrielle. Il représente une période de l'histoire, celle des transports fluviaux par la maîtrise du génie civil hydraulique. Construit pour répondre à un objectif stratégique d'aménagement du territoire, il est devenu dès sa construction l'élément le plus marquant du territoire traversé, associant innovation et esthétisme. C'est tout cela qui fonde la valeur universelle exceptionnelle du canal du Midi ! **Ainsi, des ouvrages aux paysages, l'État se doit de préserver ce patrimoine pour le transmettre aux générations futures.**

L'inscription comprend le canal du Midi en tant que tel, son système d'alimentation en eau dans la Montagne Noire et ses extensions du XVIII^e siècle (canal de Brienne, canaux de Jonction et de la Robine) soit 360 km de canaux et rigoles !

Le canal du Midi concrétise un rêve ancien : pouvoir naviguer de l'Atlantique à la Méditerranée par l'intérieur des terres et éviter ainsi le contournement de l'Espagne par le détroit de Gibraltar.

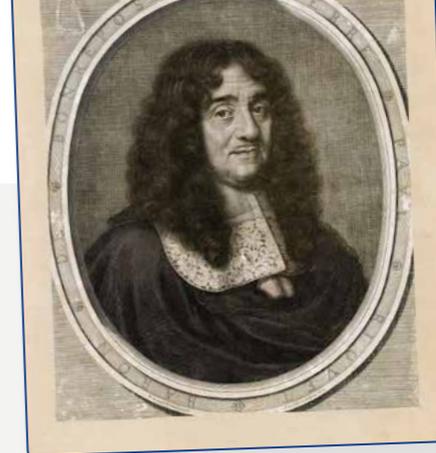
Construit par Pierre-Paul Riquet sous le règne de Louis XIV, entre 1667 et 1684, le canal du Midi est l'un des plus anciens canaux d'Europe encore en fonctionnement. Long de 240 km, il relie Toulouse à l'étang de Thau à Marseillan en traversant une diversité de paysages : agglomération toulousaine, Montagne Noire, plaines céréalières et viticoles, littoral méditerranéen.

1. L'histoire d'un ouvrage monumental

Riquet, le concepteur du canal

Les projets de canal entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée sont nombreux et les premiers datent de l'Antiquité. Mais tous se heurtent au problème de son alimentation en eau car le canal doit franchir un point haut...

Pierre-Paul Riquet trouve la solution en proposant la collecte des eaux de la Montagne Noire pour alimenter son canal. Il convainc Jean-Baptiste Colbert, intendant des finances du Roi Louis XIV que son projet de canal permettra d'enrichir le Languedoc et la France en développant le commerce. **Louis XIV, voit l'opportunité de marquer son règne d'un projet ambitieux** et signe en 1666 l'Édit de construction du canal royal du Languedoc (ancien nom du canal du Midi).



Pierre-Paul Riquet est désigné entrepreneur de la construction du canal du Midi et réalise ainsi la voie navigable entièrement artificielle la plus longue de son époque.

Un chantier titanesque

1667

Les travaux démarrent dans la Montagne Noire et à Toulouse en 1667.

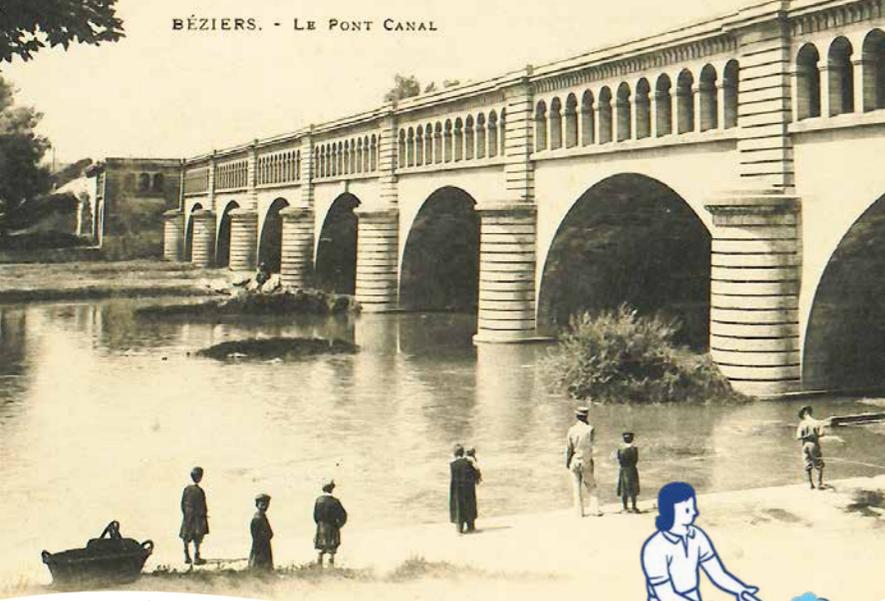


14 ans plus tard, en 1681, 25 barques partent de Toulouse à destination de Sète, pour le voyage inaugural.

1681

Jusqu'à 12 000 ouvriers travailleront en même temps à la réalisation du canal du Midi : terrassiers, maçons, tailleurs de pierre, forgerons, charpentiers... Le creusement et le terrassement du canal du Midi mais aussi la création de son système d'alimentation en eau dans la Montagne Noire et la réalisation de l'ensemble des ouvrages (écluses, aqueducs, barrages, tunnel de navigation...), dont certains sont inédits pour l'époque, constituent une réelle prouesse technique.

Il s'agit, avec Versailles, du plus grand chantier du règne de Louis XIV !



Pont-canal de l'Orb à Béziers



Le saviez-vous ?

Durant les XVII^e et XVIII^e siècles, il fallait emprunter le fleuve Garonne depuis Toulouse pour rejoindre l'océan Atlantique (appelé jadis « mer Océane »).

En 1856, le canal latéral à la Garonne est mis en service et sécurise la navigation toute l'année entre Toulouse et Bordeaux. Avec le canal du Midi, il forme le « canal des deux Mers » et marque l'achèvement de la parfaite liaison entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée amorcée par Pierre-Paul Riquet.



Des améliorations en continu

En 1686, à la suite d'importants dysfonctionnements du canal, Louis XIV commande à Vauban une expertise. **De multiples ouvrages visant à améliorer le fonctionnement du canal et notamment de nombreux ponts-canaux sont alors construits de 1687 à 1694.**

D'autres améliorations sont menées dans les siècles qui suivent. Des extensions sont réalisées aux XVIII^e et XIX^e siècles et de nouveaux ouvrages sont créés.

Plus récemment, les écluses sont mécanisées puis automatisées et la gestion de l'eau est modernisée.

2. Comment fonctionne le canal ?

L'alimentation en eau

Contrairement aux fleuves et rivières, les canaux sont artificiels et leur alimentation en eau est pilotée par la main de l'Homme.

L'eau du canal du Midi est ainsi collectée dans plusieurs ruisseaux de la Montagne Noire. Elle parcourt 65 km depuis la prise d'eau d'Alzeau en cheminant par la rigole de la Montagne puis par la rigole de la plaine pour aboutir au seuil de Naurouze, le point le plus haut du canal (189 m d'altitude). De là, les eaux se partagent vers Toulouse à l'Ouest et la Méditerranée à l'Est. **Une partie de ces eaux est stockée dans des lacs-réservoirs de la Montagne Noire tels que Saint-Ferréol et le Lampy** afin de contribuer à une alimentation en eau toute l'année. D'autres prises d'eau en rivières et fleuves (dans la Cesse, l'Aude et l'Hérault) complètent ce dispositif.

Le rôle des écluses

Les 78 écluses du bien canal du Midi permettent de franchir, par paliers successifs, le dénivelé du canal ! **Simple, double, triple, quadruple et même octuple, les écluses du canal** sont parfois composées de plusieurs bassins lorsque les dénivelés sont importants.

Le saviez-vous ?

La forme ovale des écluses du canal du Midi est devenue son emblème. **Riquet a choisi cette forme pour les rendre plus résistantes aux poussées latérales des terres.** Les techniques évoluant, les écluses construites à partir du XIX^e siècle sont de forme rectangulaire. Dans les années 1980, certaines sont allongées de 10 m pour permettre le passage de péniches au gabarit Freycinet.



Des équipes mobilisées au quotidien

Le canal du Midi est un bien commun, propriété de l'État. Voies navigables de France, établissement public de l'État, en est son gestionnaire. Eclusiers, agents de maintenance spécialisée, chaudronniers, agents administratifs, techniciens, ingénieurs... œuvrent au quotidien pour son entretien et son fonctionnement.

La gestion de l'eau est optimisée grâce au contrôle des débits et des niveaux pour garantir ses différents usages : navigation, irrigation agricole, eau potable, milieux naturels... Voies navigables de France, et à ses côtés les collectivités, travaillent également pour aménager et mettre en valeur cet ouvrage exceptionnel.



3. Le canal : une liaison au cœur des territoires



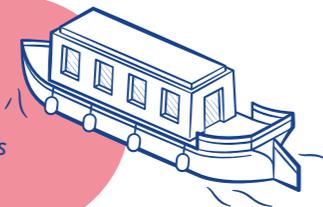
Un territoire façonné par la navigation

Dès l'ouverture du canal, le transport de marchandises (céréales, riz, vin, sel, soie, draps, teintures, bois, charbon, marbre...) et de passagers bat son plein. Les bateaux sont alors halés, c'est-à-dire tirés, par des chevaux depuis le chemin de halage le long du canal. La « **barque de poste** » permet aux voyageurs de se rendre de Toulouse à Sète en quatre jours. Plusieurs haltes rythment ce trajet de 240 km : les dînées (repas du midi) et les couchées (repas du soir et coucher).

L'activité florissante du canal amène la vie à s'organiser autour avec la construction de nombreux bâtis (entrepôts, auberges, chapelles, écuries, bureaux, maisons éclusières...), la création de hameaux, l'installation de ports, le développement de chantiers navals... Les nouveaux débouchés entraînent un accroissement de l'activité agricole et des installations artisanales et industrielles.

Le saviez-vous ?

De nombreux bateaux stationnent sur le canal du Midi à l'année. Il s'agit souvent de péniches de fret reconverties en logements ou en locaux d'activité.



Des usages qui évoluent dans le temps

La seconde moitié du XIX^e siècle signe le déclin du transport par bateau avec l'ouverture des voies de chemin de fer entre Bordeaux et Sète. Au XX^e siècle, le transport routier aggrave encore la crise de la batellerie du Midi. Malgré les actions de modernisation du canal du Midi, le transport de marchandises finit par disparaître dans les années 1980. Aujourd'hui des actions sont menées pour relancer le fret, notamment en zone urbaine.

De nos jours, le canal du Midi est la **1^{ère}** destination du tourisme fluvial en France avec près de :

30% du trafic national | **70 000** passagers par an.

Le cyclotourisme n'est pas en reste. Plusieurs itinéraires cyclables cheminent le long de ce bien Unesco : le « canal des 2 Mers à vélo », la « Méditerranée à Vélo » et la « Vélodyssée ». Le canal est aussi devenu le lieu d'autres pratiques comme la randonnée, l'aviron, la pêche.

Un corridor écologique pour la faune et la flore

Entre Toulouse et l'étang de Thau, le canal forme un long ruban qui relie les espaces naturels et abrite une biodiversité riche. La voie d'eau et ses berges, les talus et les alignements d'arbres, constituent des milieux divers où poussent certaines espèces végétales protégées.

De nombreuses espèces animales y trouvent également les conditions propices pour s'alimenter, nicher, se reproduire et se déplacer : oiseaux, rapaces, chauve-souris, libellules, salamandres, lézards, petits mammifères... Près de 300 espèces recensées !



De nombreuses espèces protégées trouvent refuge en bordure du canal du Midi comme ce hibou appelé Petit-duc scops.



Les arbres du canal du Midi se renouvellent

Les alignements d'arbres du canal du Midi constituent un des éléments paysagers en perpétuelle évolution au fil des siècles. Entièrement créé par la main de l'homme, ce paysage végétal est constitué au cours des XVII^e et XVIII^e siècles d'une diversité d'essences. Elles ont été remplacées en grande partie par les platanes au XIX^e siècle.

Ces platanes sont aujourd'hui victimes du chancre coloré, une maladie incurable entraînant leur mort. Un vaste programme de replantation mené par Voies navigables de France avec le soutien de ses partenaires et mécènes est en cours. L'heure est à la diversification. Le chêne chevelu est choisi comme nouvelle essence identitaire du canal, accompagnée de sept autres espèces d'arbre sélectionnées pour leur grande hauteur, leur longévité et leur adaptation aux milieux traversés : micocoulier, érable plane, tilleul à petites et grandes feuilles, charme houblon, peuplier blanc et pin parasol.



Au fil de l'eau

Partez à la découverte du canal

Le bien Unesco canal du Midi compte plus de 300 ouvrages : 78 écluses, plus de 50 pont-canaux, des déversoirs, des tunnels, des ponts... Son linéaire traverse 89 communes dont de nombreux villages pittoresques, bucoliques, insolites. De chacun se dégage une ambiance unique qui invite à la pause et à la visite des alentours ! Le canal du Midi se découvre au fil de l'eau et à son propre rythme : en bateau, à vélo, ou à pied ; d'une traite ou par section ; en mode détente ou sportif... À vous de choisir !

Voici une présentation de quelques sites à découvrir parmi tant d'autres...



1

Domaine de Bonrepos-Riquet

Le Domaine de Bonrepos-Riquet, situé au nord-est de Toulouse, appartient à l'histoire du canal. Il est acquis par Pierre-Paul Riquet en 1652. Divers bassins encore visibles aujourd'hui laissent penser que **c'est ici qu'il expérimente ses projets hydrauliques pour le canal du Midi**. Implanté au cœur d'un grand parc, ce domaine ouvert aux visites, est composé d'un château, ancienne demeure de Riquet, d'une orangerie entièrement restaurée et de divers bâtis.

2

Port de l'embouchure & Ponts-Jumeaux

Le canal du Midi commence au port de l'Embouchure à Toulouse ! À l'origine, une écluse y permettait de rejoindre la Garonne. C'est aujourd'hui le point de convergence de trois canaux : le canal du Midi, le canal de Brienne et le canal latéral à la Garonne. Les Ponts-Jumeaux inaugurés en 1776 étaient bien au nombre de deux : celui du canal du Midi et celui du canal de Brienne. Le 3^e pont, a été construit à l'identique en 1838 lors de la création du canal latéral à la Garonne.



3

Canal de Brienne

Long de 1,5 km, le canal de Brienne relie le canal du Midi à la Garonne depuis 1776. Il a permis de faciliter les liaisons en direction des Pyrénées, en évitant le saut du Bazacle, véritable obstacle à la navigation sur la Garonne. L'écluse Saint-Pierre assure la jonction entre ce canal, dont les abords ombragés invitent à la promenade, et la Garonne, devenue l'un des lieux de prédilection des Toulousains.



4

Ecluse de Négra

Le hameau de Négra, avec sa chapelle, ses anciennes écuries et auberge, témoigne encore aujourd'hui de l'activité foisonnante qui s'est développée le long du canal. Dès 1681, les voyageurs se rendant à Agde avec la « barque de poste » y étaient accueillis pour leur première halte depuis Toulouse. Très pittoresque, ce site situé à Montesquieu-Lauragais, présente aussi un petit pont-canal en amont de l'écluse.



5

Aqueduc des voûtes

Datant de 1689, l'aqueduc des voûtes est situé entre les villages de Gardouch et Renneville. C'est un ouvrage unique pensé par Vauban, lorsqu'il a été missionné par Louis XIV pour mener des travaux d'amélioration du canal. Cet aqueduc à deux arches permet au canal d'enjamber la rivière Hers, et les deux vastes déversoirs qui encadrent l'ouvrage d'évacuer les crues. Restauré tout récemment, cet ouvrage qui a été amélioré au fil du temps témoigne de l'ingéniosité déployée pour maintenir la navigation sur le canal du Midi.



6

Seuil de Naurouze

Le seuil de Naurouze est un point stratégique du canal du Midi. Il est situé sur la ligne de partage des eaux, à Montferrand. Depuis ce point haut, les eaux coulent vers l'océan Atlantique d'un côté et la Méditerranée de l'autre. Lors de la conception du canal en 1665, Pierre-Paul Riquet a inventé un ingénieux système hydraulique qui collecte de l'eau dans la Montagne Noire pour alimenter ce point culminant du canal, situé à 189 m d'altitude. Les vestiges d'un vaste bassin octogonal construit à l'initiative de Riquet, entouré d'une rigole, ainsi que l'imposant obélisque de 20 m réalisé en son hommage par ses descendants sont visibles sur ce site étendu invitant à la promenade.



7

Prise d'eau d'Alzeau

Située à plus de 680 m d'altitude, la prise d'eau sur le torrent d'Alzeau constitue le départ du système d'alimentation en eau du canal du Midi. C'est ici sur la commune d'Arfons que naît la rigole de la Montagne qui chemine sur 24 km jusqu'au village des Cammazes. Elle peut être longée à pied ou en vélo. Une stèle commémorative datée de 1837 raconte l'aventure que fut la réalisation du canal du Midi. La maison située à proximité servait de logement au garde de la prise d'eau d'Alzeau.



10

Grand bassin et écluses Saint-Roch

Le Grand Bassin de Castelnaudary, vaste plan d'eau privilégié pour la promenade aujourd'hui, date de la construction du canal par Riquet. Dès 1674, le canal du Midi est navigable depuis Toulouse jusqu'à Castelnaudary et favorise l'essor économique de la ville. Différents corps de métier s'installent et divers bâtis sont construits pour accueillir les voyageurs, stocker les marchandises ou réparer les bateaux. Le port était très utilisé par les céréaliers du Lauragais. Au niveau de l'échelle des quatre écluses de Saint-Roch, la présence de moulins à eau et d'une minoterie, destinés à la fabrication de farine de blé, atteste aussi de ce passé agro-industriel.

11

Port de Carcassonne et pont-canal du Fresquel

Le canal du Midi traverse Carcassonne depuis 1810. A l'origine, le canal passe à 5 km au nord de la ville. Du fait de cet éloignement, le commerce stagne durant tout le XVIII^e siècle. La ville négocie alors un nouveau tracé du canal qui jouxte la ville basse appelée bastide. Le port de Carcassonne et l'imposant pont-canal du Fresquel, long de 50 m et large de 30 m, sont alors réalisés. Aujourd'hui, la péniche EuropOdysée située au port de Carcassonne offre une expérience immersive pour comprendre la construction du canal.



Voûte Vauban aux Cammazes

8

Ce tunnel de 120 m, percé à l'initiative de Vauban en 1688, permet d'acheminer l'eau de la rigole de la Montagne (vallée du Sor) vers le barrage de Saint-Ferréol (vallée du Laudot), et d'augmenter ainsi l'apport d'eau dans ce lac-réservoir. Cette longue voûte située sous le village peut être contournée par l'extérieur, sachant qu'il est téméraire de marcher sur l'étroite banquette longeant la rigole.



9

Bassin de Saint-Ferréol

Construit entre 1667 et 1680 par Pierre-Paul Riquet, le bassin de Saint-Ferréol est à l'époque le plus grand barrage du monde occidental. Rehaussé par Vauban pour augmenter sa capacité, il a été conçu pour contribuer à une alimentation en eau du canal du Midi tout au long de l'année. Ce lac qui s'étend sur les départements de la Haute-Garonne, du Tarn et de l'Aude, offre aujourd'hui un espace de baignade et de promenade. C'est aussi là que se situe le Réservoir, bel espace découverte à visiter pour mieux comprendre le canal du Midi.



12

Pont de Rode et pont-canal de l'Orbiel

Peu avant d'arriver à Trèbes en venant de Carcassonne, le pont de Rode, construit au XVII^e siècle est typique du canal avec sa voûte en demi-cercle parfait. Plus loin, le pont-canal de l'Orbiel, à trois arches, conçu en 1688 permet de franchir la rivière Orbiel sans plus la croiser, et de remédier ainsi aux fréquents problèmes d'ensablement que causait le limon apporté par la rivière. Trèbes a bénéficié du canal pour se développer. À la sortie de ce village animé, une échelle de trois écluses datant de 1675 permet de franchir le fort dénivelé. Un moulin, transformé aujourd'hui en restaurant, a utilisé l'énergie hydraulique ainsi créée durant de nombreuses années.





13 Les ouvrages de l'Argent Double

À la Redorte se trouvent **le déversoir et l'aqueduc de l'Argent Double construits à la fin du XVII^e siècle à l'initiative de Vauban**. Le premier est créé pour déverser l'excédent d'eau du canal dans la rivière Argent Double et le second pour que le canal passe au-dessus de cette même rivière. Situé au cœur des vignobles du Minervois, le port de la Redorte a bénéficié d'une forte activité viticole aux XVIII^e et XIX^e siècles. De nombreux tonneliers s'étaient établis sur place pour fabriquer des tonneaux indispensables au transport du vin et des eaux de vie. Aujourd'hui, cet espace aménagé invite à flâner.



14 Pont-canal de Répudre

Situé à cheval entre les charmants villages de Paraza et de Ventenac-en-Minervois, ce pont-canal massif est construit en 1677-1680 par Riquet. Il permet au canal de franchir la rivière Répudre, sujette à de fortes crues. Il servira de modèle à Vauban lors de ses travaux d'amélioration qui l'amèneront à construire 49 nouveaux aqueducs. **Ce pont-canal est le 1^{er} construit en France et le 2^e plus vieux au monde.**



16 Site de Gailhousty

Le Gailhousty, situé sur la commune de Sallèles d'Aude, rassemble plusieurs ouvrages d'une grande qualité architecturale : une écluse surmontée d'un pont, un vaste épanchoir et une cale sèche. L'épanchoir de 30 m de long abrite 15 vannes permettant de faire passer les eaux du fleuve Aude en cas de crues. L'arrière du bâtiment présente cinq ouvertures en arcades d'où s'élance un canal d'atterrissement. Ce site est situé à l'extrémité aval du canal de Jonction qui relie le canal du Midi au canal de la Robine de Narbonne depuis 1787. Pour rejoindre l'entrée du canal de la Robine, les bateaux naviguent sur l'Aude pendant quelques centaines de mètres.



17 Canal de la Robine à Narbonne

Le canal de la Robine, ancien lit de l'Aude, traverse le cœur historique de Narbonne. Le canal de Jonction construit en 1787 constitue avec le canal de la Robine une branche latérale au canal du Midi de 36,5 km de long qui ouvre alors un nouveau débouché sur la Méditerranée, à Port-la-Nouvelle. Narbonne bénéficie à cette époque des retombées économiques du canal grâce à son port qui devient majeur. Les berges du canal permettent aujourd'hui d'admirer les plus beaux monuments de Narbonne et notamment le fameux pont des marchands, l'un des derniers ponts habités de France, dont les arches datent de l'époque romaine.

15 Le Somail

Le Somail est un hameau né de l'activité générée par le canal. Le port du Somail est aménagé dès 1682 pour servir de desserte à la ville de Narbonne, située à 15 km. **L'activité fluviale bat ici son plein grâce au transport de voyageurs et de marchandises jusqu'au milieu du XIX^e siècle** : bureaux d'administration du canal, écuries, auberge, magasins de stockage, chapelle, glacière... Les passagers de la « barque de poste » y font alors une halte pour la nuit (couchée). Aujourd'hui, le Somail accueille de nombreux visiteurs, les bâtiments abritent des restaurants, chambres d'hôtes... Un entrepôt à vin est reconverti en une pittoresque librairie abritant des ouvrages de tout âge. La maison Bonnal offre aux visiteurs une découverte du canal du Midi originale et ludique.



18 Le grand Castérou et la réserve de Sainte-Lucie

Le domaine du Grand Castérou se situe en plein cœur des Marais du Narbonnais. **Anciennement saline puis domaine agricole, la gestion de l'eau est prégnante dans l'histoire du site**. Après l'exploitation salinière, les apports d'eau douce du canal de la Robine ont rendu ces terres cultivables. Le réseau hydraulique se compose de plusieurs dizaines de kilomètres de fossés et de près d'une centaine d'ouvrages (martelières et épanchoirs). C'est aussi un lieu de prédilection pour l'observation ornithologique. Il accueille la « Maison de la Narbonnaise », espace découverte dédié aux patrimoines naturels et culturels. En aval, la Réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie se distingue par ses paysages remarquables et abrite le Domaine de Sainte-Lucie reconverti en un refuge littoral intime et chaleureux.





19

Le port de Capestang & le grand bief

Le village authentique de Capestang se situe au milieu du grand bief du canal du Midi. Cette section de **54 km sans écluse** relie Argens-Minervois à Béziers sans changer d'altitude. Accroché à la même courbe de niveau, le canal serpente dans le paysage avant d'atteindre le village, dans sa partie haute. Le port de Capestang, très actif aux XVIII^e et XIX^e siècles grâce à la culture de la vigne notamment, reste aujourd'hui encore un port animé du canal en période estivale. Le pont de Saïsse situé à l'entrée du port, typique du XVII^e siècle, offre le passage le plus réduit du canal !



20

Tunnel du Malpas

Le Malpas est le premier tunnel-canal construit en Europe. Long de 170 m, ce tunnel est creusé en 1679-1680 pour faire passer le canal du Midi sous la colline d'Ensérune. Cet ouvrage pittoresque situé à Nissan-lez-Enserune permet au canal de rester sur une même courbe de niveau. Véritable prouesse technique pour l'époque, ce tunnel est le dernier grand chantier conduit par Pierre-Paul Riquet. Sous ce tunnel se trouvent également un ancien aqueduc datant du XIII^e siècle et un tunnel ferroviaire en usage encore aujourd'hui. La maison du Malpas, à proximité, est un lieu d'information évoquant le canal du Midi.



22

Ouvrages du Libron

A Vias, les ouvrages du Libron construits de 1855 à 1857 constituent une vraie prouesse technique ! Ils permettent, lors d'épisodes de crues, le passage des eaux du Libron au-dessus du canal grâce à des aqueducs mobiles sur rails qui se déploient sans bloquer la navigation. Séparé en deux bras, le fleuve est orienté vers l'une ou l'autre direction permettant le passage alterné des bateaux. Cet ouvrage complexe plein d'ingéniosité est aujourd'hui encore manœuvré par les agents de Voies navigables de France lors de crues dans des conditions quasiment inchangées depuis le XIX^e siècle.



23

Écluse ronde

L'écluse d'Agde est la plus originale du canal : elle est ronde et dispose de 3 entrées. La première ouvre vers l'étang de Thau via un court passage sur le fleuve Hérault ; la seconde sur le canal venant de Béziers ; la troisième vers le canalet qui permet aux embarcations de rejoindre la ville d'Agde et son port maritime puis le Grau d'Agde. Allongée de 10 m en 1978 pour faire passer de plus grandes péniches, elle n'a pas conservé son apparence d'origine mais garde une forme atypique. En amont de l'écluse ronde, en 1750, les héritiers de Pierre-Paul Riquet dotent Agde d'un espace portuaire. Un vaste bâtiment administratif y est édifié en 1752 : l'hôtel Riquet.

Écluses de Fonseranes & pont-canal de l'Orb

21

Située à Béziers et construite entre 1676 et 1680, Fonseranes est la plus grande échelle d'écluses de France. Les huit sas d'écluses et neuf portes en enfilade mesurent 315 m de long. Elles permettent aux embarcations de franchir le dénivelé de 21 m qui sépare le canal du Midi du fleuve Orb (passage obligé jusqu'en 1857). **En 1857, le majestueux pont-canal de l'Orb est construit pour éviter le passage dangereux par l'Orb.** Il permet aux navigants de passer par six sas à Fonseranes - et non plus huit - avant de déboucher sur le quai du Port Neuf de Béziers. L'ancienne auberge des marinières de ce site emblématique accueille un espace immersif autour du canal du Midi.



24

Pointe des Onglous

La pointe des Onglous à Marseillan marque la fin du canal du Midi. C'est dans ce lieu emblématique que le canal débouche dans l'étang de Thau à 240 km de Toulouse. Le phare des Onglous situé à l'extrémité de la jetée offre un magnifique panorama sur l'étang. L'accès à Sète, port de mer sur la Méditerranée, se trouve à quelques encablures de là, de l'autre côté de l'étang.

25

Port de Sète

La construction du port de Sète est lancée en 1666. Riquet prend la direction du chantier en 1670 et assure la suite des travaux en même temps que ceux du canal du Midi. La construction du canal du Midi et du port de Sète, qui ouvre le débouché sur la Méditerranée, sont à l'origine de la création de la ville. Entre mer, canaux et étang, la « Venise du Languedoc » constitue une cité de caractère.





Pour plus d'informations :
www.canal-du-midi.com

- Tous les lieux à découvrir
- Organiser son itinérance (bateau, vélo, marche...)
- Informations pratiques...



Crédits photos : VNF (p.6, sites 1, 3, 7, 12, 14, 16 et 25) ; Damien Lachas, VNF (p.7 haut, 18, sites 8, 9, 15, 17) / Victor Tonelli, VNF (p.7 bas, sites 2, 10, 22, 23, 24) ; Sylvain Cambon, VNF (p.1, 8, 9 droite) ; Vianney Goma, VNF (p.9 gauche, site 20) ; Mary Bonneaud, VNF (site 13) ; Thomas Jorion, VNF (site 5) ; Fonds Maguès, VNF (p.5) ; Dominique Viet, CRTL Occitanie (sites 4 et 6) ; Le Boat, CRTL Occitanie (site 19) ; Julien Roche, Ville de Carcassonne (site 11) ; PNRNM (site 18) ; 7R Picture, Région Occitanie (site 21)

Parution : Mars 2025

Impression : Imprimerie Cazaux

Création : Rose Primaire



Ne pas jeter sur
la voie publique



Cette documentation a été réalisée
par Voies navigables de France



En lien avec les membres de l'Entente pour le canal du Midi

