



LE CANAL DU MIDI, ouvrage hydraulique du XVII^e siècle



Extrait de la carte « Le Canal Royal de Languedoc pour la jonction de l'Océan et de la Mer Méditerranée », Nolin, 1687



Port de l'embarcadere à Toulouse avec de gauche à droite le canal latéral à la Garonne, le canal du Midi et le canal de Brienne © Victor Tonelli, VNF

Le saviez-vous ?

Le canal du Midi permet de relier la Méditerranée à Toulouse. Pour rejoindre l'Atlantique depuis Toulouse, la Garonne était empruntée par les bateaux jusqu'en 1856, date de mise en service du canal latéral à la Garonne. On appelle « canal des Deux Mers » l'ensemble formé par le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne.

Le canal du Midi a été construit sous le règne de Louis XIV pour relier l'océan Atlantique et la mer Méditerranée par l'intérieur des terres. Toujours en fonctionnement trois siècles plus tard, il est un patrimoine technique et culturel vivant.

Au XVII^e siècle, le canal du Midi naît d'un projet audacieux : relier l'Atlantique à la Méditerranée par un canal creusé à travers les terres. Conçu sous le règne de Louis XIV et autorisé par un Édit royal signé en octobre 1666, le canal vise à sécuriser la navigation commerciale en évitant de contourner la péninsule ibérique par le dangereux détroit de Gibraltar. Le projet est confié à Pierre-Paul Riquet, ingénieur concepteur et entrepreneur, qui relève un défi à la fois technique, humain et financier.

Le canal du Midi comprend un chenal navigable et un vaste système d'alimentation en eau dans la montagne Noire. Il compte plus de 300 ouvrages : écluses, tunnels, ponts-canaux, déversoirs, réservoirs, ponts, conçus pour fonctionner comme un ensemble cohérent.

Inscrit en 1996 sur la liste du patrimoine mondial, l'ouvrage est à la fois un héritage du passé et un patrimoine vivant, qui continue aujourd'hui d'évoluer et de s'adapter.




Le canal du Midi rejoint l'étang de Thau aux Omblois à Marseillan © Victor Tonelli, VNF

À Retenir


Le canal du Midi, c'est avant tout une prouesse technique ! Il est jalonné de plus de 300 ouvrages d'art qui constituait, en leur temps, de véritables innovations, sans équivalent dans le monde pour certaines.

- > 1666 : édit royal de construction
- > 1681 : navigation inaugurale
- > 1996 : inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO
- > 240 km : canal du Midi de Toulouse à l'étang de Thau
- > 360 km : longueur totale du bien UNESCO (canaux, rigoles et réservoirs)
- > +300 ouvrages

 The Canal du Midi, a 17th-century hydraulic structure. In the 17th century, a bold plan to link the Atlantic and the Mediterranean by digging a canal across land resulted in the creation of the canal du Midi. The canal was built during the reign of Louis XIV, who signed a Royal Edict in October 1666 authorising the construction project. The aim was to improve the safety of commercial navigation by providing an alternative to sailing around the Iberian Peninsula via the dangerous Strait of Gibraltar. The project was entrusted to Pierre-Paul Riquet, an engineer and entrepreneur, who agreed to take on these technical, human and financial challenges.

The canal du Midi comprises a waterway and an extensive water supply system in the Montagne Noire. It boasts over 300 engineering structures, including locks, tunnels, aqueducts, spillways, reservoirs and bridges, all of which are designed to work together as a single, unified system.

The canal was listed as a World Heritage Site in 1996, and it reflects both a legacy of the past and a living heritage that continues to evolve and adapt today.

 El canal del Midi, una obra hidráulica del siglo XVII. En el siglo XVII, este ambicioso proyecto buscaba conectar el Atlántico con el Mediterráneo mediante una vía navegable interior. Concebido bajo el reinado de Luis XIV y autorizado por un edicto real firmado en octubre de 1666, pretendía facilitar la navegación comercial evitando rodear la península ibérica y el peligroso paso del estrecho de Gibraltar. El proyecto fue confiado a Pierre-Paul Riquet, ingeniero diseñador y empresario, que afrontó un enorme desafío técnico, humano y financiero.

El canal du Midi incluye tanto el canal navegable como un amplio sistema de abastecimiento de agua en la Montagne Noire. Cuenta con más de 300 obras de ingeniería, esclusas, túneles, puentes sobre canales, aliviaderos, embalses y puentes diseñadas para funcionar como un conjunto coherente.

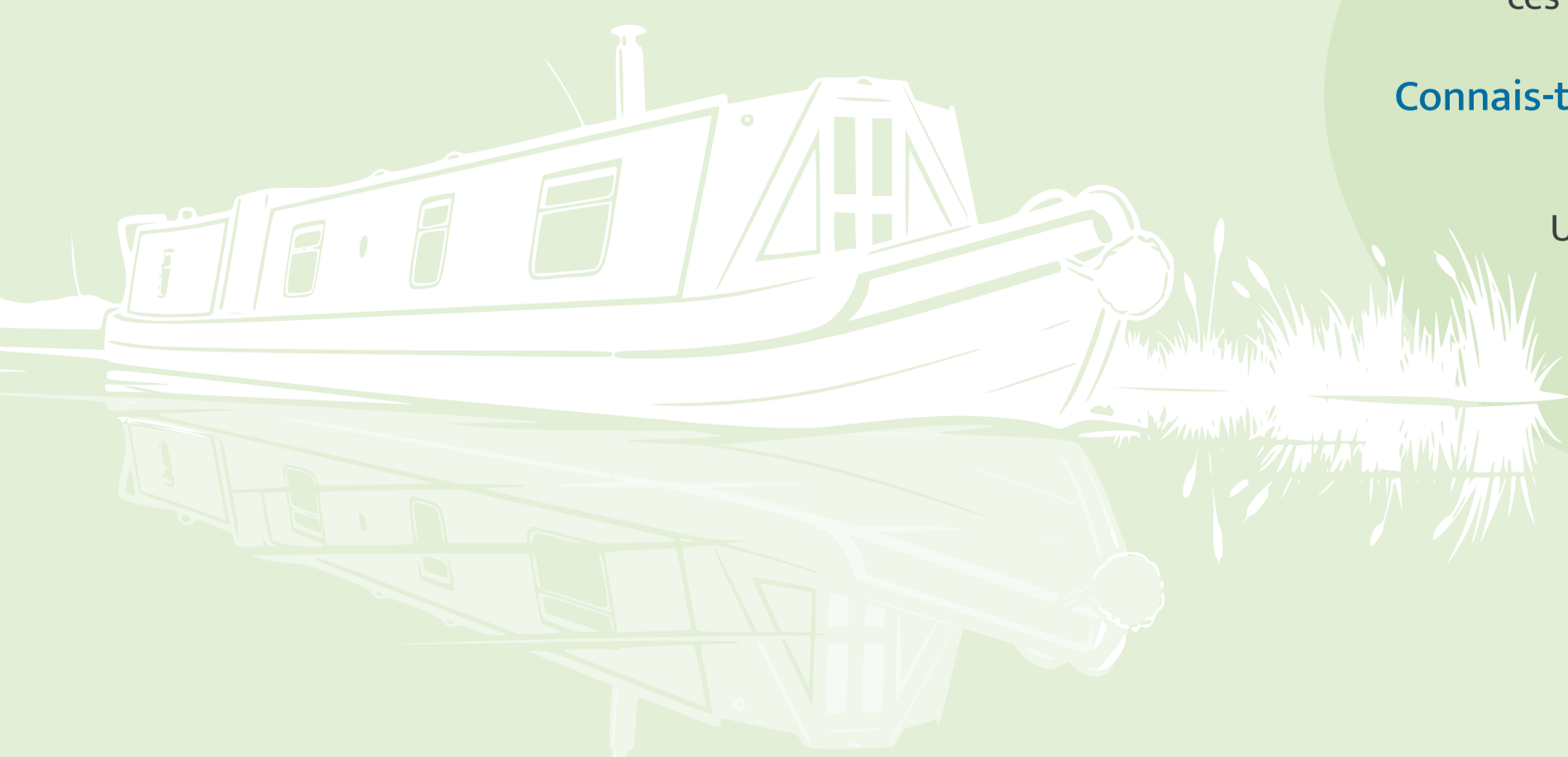
Inscrito en 1996 en la Lista del Patrimonio Mundial, es a la vez un legado histórico y un patrimonio vivo que continúa evolucionando y adaptándose hoy en día.

Prêt à découvrir le CANAL DU MIDI ?

Le canal du Midi est un canal de 240 kilomètres de long creusé il y a 350 ans à l'époque du roi Louis XIV pour relier l'océan Atlantique à la mer Méditerranée. À cette époque, les bateaux étaient très utilisés pour transporter les personnes et les marchandises.

Ce canal a été construit pour naviguer plus facilement et éviter aux bateaux de faire le tour de l'Espagne !

Aujourd'hui encore, on peut y faire du bateau, mais aussi s'y promener à pied ou faire du vélo.



Ah oui ! La route est beaucoup plus longue et dangereuse en faisant le tour de l'Espagne !



À toi de Jouer !

Trace avec ton doigt le trajet des bateaux avant la construction du canal du Midi et après.

Compte les secondes que ton doigt met pour parcourir ces trajets et compare le temps gagné grâce au canal !

Connais-tu la différence entre un canal et une rivière ?

Un canal est artificiel, il est créé par l'homme.

Une rivière est un cours d'eau naturel qui achemine l'eau depuis une source vers la mer.



Le patrimoine mondial de l'UNESCO, UN ENGAGEMENT INTERNATIONAL

La protection du patrimoine mondial, une coopération internationale au service de la paix, pour transmettre aux générations futures des sites exceptionnels

L'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (UNESCO)

« Les guerres prennent naissance dans l'esprit des hommes, c'est dans l'esprit des hommes que doivent être élevées les défenses de la paix. »

Acte constitutif de l'UNESCO, 19 novembre 1945

Créée en 1945 au sortir de la Seconde Guerre mondiale, l'UNESCO est fondée par des nations convaincues qu'une paix durable se construit d'abord sur une solidarité intellectuelle et morale entre les peuples, par le partage des savoirs, de la culture et de la connaissance.

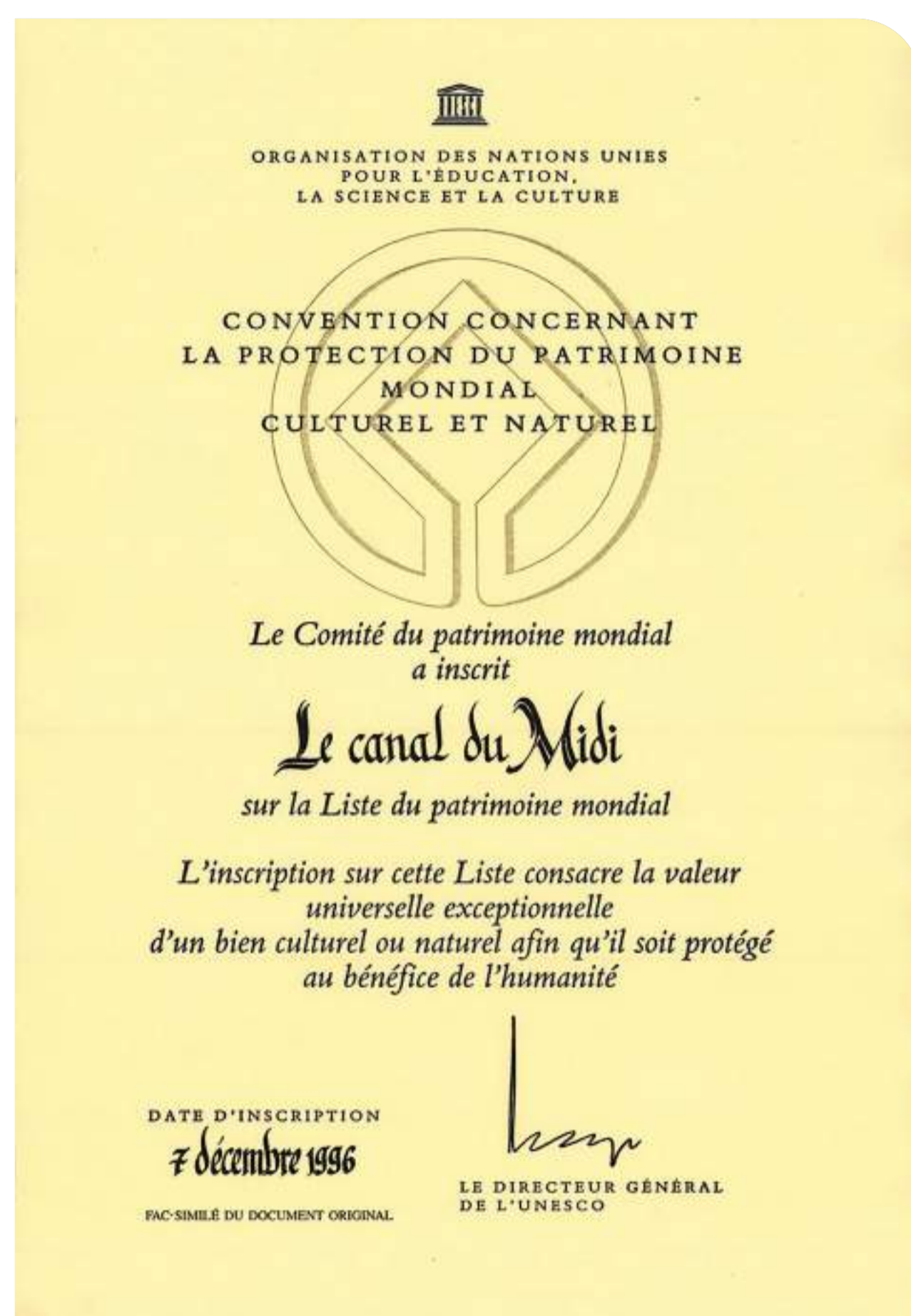
Le patrimoine mondial

« Le patrimoine mondial appartient à tous les peuples du monde, sans distinction de nationalité. »

Convention du patrimoine mondial, 1972

En 1972, l'UNESCO adopte la Convention pour la protection du patrimoine mondial. Elle engage les États signataires à identifier, conserver, protéger, faire connaître et transmettre aux générations futures le patrimoine situé sur son territoire.

La notion de patrimoine mondial désigne des biens culturels ou naturels considérés comme un héritage collectif, digne d'être sauvegardé, mis en valeur et transmis aux générations futures.



Le saviez-vous ?

Grâce à la convention du patrimoine de l'UNESCO, des trésors du monde entier, monuments, villes, paysages culturels ou sites naturels, sont protégés par les États, afin que chacun puisse les découvrir et les comprendre, aujourd'hui et demain.

UNESCO World Heritage, an international commitment. The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) "Since wars begin in the minds of men, it is in the minds of men that the defenses of peace must be constructed." UNESCO Constitution, 19 November 1945

UNESCO was established in 1945 following the end of the Second World War. It was founded by nations who believed that lasting peace must be built on a foundation of intellectual and moral solidarity between communities, achieved through the sharing of expertise, culture and know-how.

World Heritage "World Heritage belongs to all the peoples of the world, irrespective of the territory on which they are located." World Heritage Convention, 1972

In 1972, UNESCO adopted the Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage. The signatory countries agreed to identify, conserve, protect, promote and pass on the heritage sites on their land to future generations.

The concept of World Heritage refers to cultural or natural sites considered to be of outstanding value to humanity, and worthy of protection and promotion for future generations.

El patrimonio mundial de la UNESCO, un compromiso internacional. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) «Las Guerras nacieron en la mente de los hombres, y es en la mente de los hombres donde deben erigirse los baluartes de la paz». Acta constitutiva de la UNESCO, 19 de noviembre de 1945

La UNESCO, creada en 1945 al término de la Segunda Guerra Mundial, se fundó por naciones convencidas de que una paz duradera debe basarse en la solidaridad intelectual y moral entre los pueblos, fomentada a través del intercambio de conocimientos, cultura y educación. El patrimonio mundial

«Los sitios del Patrimonio Mundial pertenecen a todos los pueblos del mundo, independientemente del territorio en el que se encuentran». Convención del Patrimonio Mundial, 1972

En 1972, la UNESCO adoptó la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, que obliga a los Estados firmantes a identificar, conservar, proteger, difundir y transmitir a las futuras generaciones el patrimonio situado en su territorio.

El concepto de patrimonio mundial designa bienes culturales o naturales considerados como un legado común que debe preservarse, valorizarse y transmitirse a futuras generaciones.

À Retenir

LE PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

- Plus de 1 200 sites inscrits
- Dans plus de 160 pays
- Plus de 50 sites en France, dont une dizaine en Occitanie



Les lieux les plus merveilleux du monde sont protégés !

C'est quoi le PATRIMOINE MONDIAL ?

Certains lieux dans le monde ont une valeur exceptionnelle pour tous les hommes et ils sont protégés pour que les enfants d'aujourd'hui et de demain puissent les découvrir. Ils peuvent avoir été construits par les humains, comme des monuments ou des villes, ou être naturels, comme des montagnes ou des forêts. En France, plus de 50 sites font partie du patrimoine mondial de l'UNESCO et sont protégés.



À toi de Jouer !

Regarde les 5 photos de sites.

Ils font partie des 1200 sites du patrimoine mondial de l'UNESCO !

Sais-tu lesquels sont construits par l'homme ?

Réponse : 2, 3, 4, 5

3 se situent en Occitanie, dans la région du canal du Midi. Les connais-tu ?

Réponse : 1, 3, 4

Et toi, imagine que tu dois protéger un lieu que tu connais. Que choisirais-tu ?

- un monument ou un paysage



2. Taj Mahal



3. Pont du Gard



4. Cité de Carcassonne



5. Pyramides de Gizeh



1. Cirque de Gavarnie

Le canal du Midi JOYAU DU PATRIMOINE MONDIAL

En 1996, le canal du Midi est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Une reconnaissance internationale pour un ouvrage construit il y a plus de 350 ans.

Une des plus grandes réalisations de génie civil du XVII^e siècle

La conception du canal du Midi est considérée comme exceptionnelle pour l'époque. La prouesse réside non seulement dans la réalisation de cette voie navigable, entièrement artificielle, longue de 240 kilomètres mais aussi dans la construction d'un vaste réseau d'alimentation en eau nécessaire à son bon fonctionnement. Ce système hydraulique complexe est composé de 80 kilomètres de rigoles dans la montagne Noire ainsi que de barrages-réservoirs permettant de stocker l'eau.

Les rigoles sont conçues pour capter l'eau des ruisseaux et l'acheminer jusqu'au seuil de Naurouze, point culminant du canal et point de partage des eaux.

Riquet à Naurouze, gravure 19^{ème} siècle



On dénombre également plus de 300 ouvrages d'art qu'il a fallu construire, dont certains sont de véritables innovations techniques pour l'époque : écluses ovales, ponts-canaux, tunnel de navigation, gigantesques barrages !

Les concepteurs du canal ne cherchent pas à contraindre la nature, mais à composer avec elle. Le tracé épouse les reliefs, les ouvrages s'intègrent aux paysages et l'eau est gérée de manière fine et durable. Cette approche explique la longévité de l'ouvrage, toujours en fonctionnement plus de 350 ans après sa construction.

Le saviez-vous ?

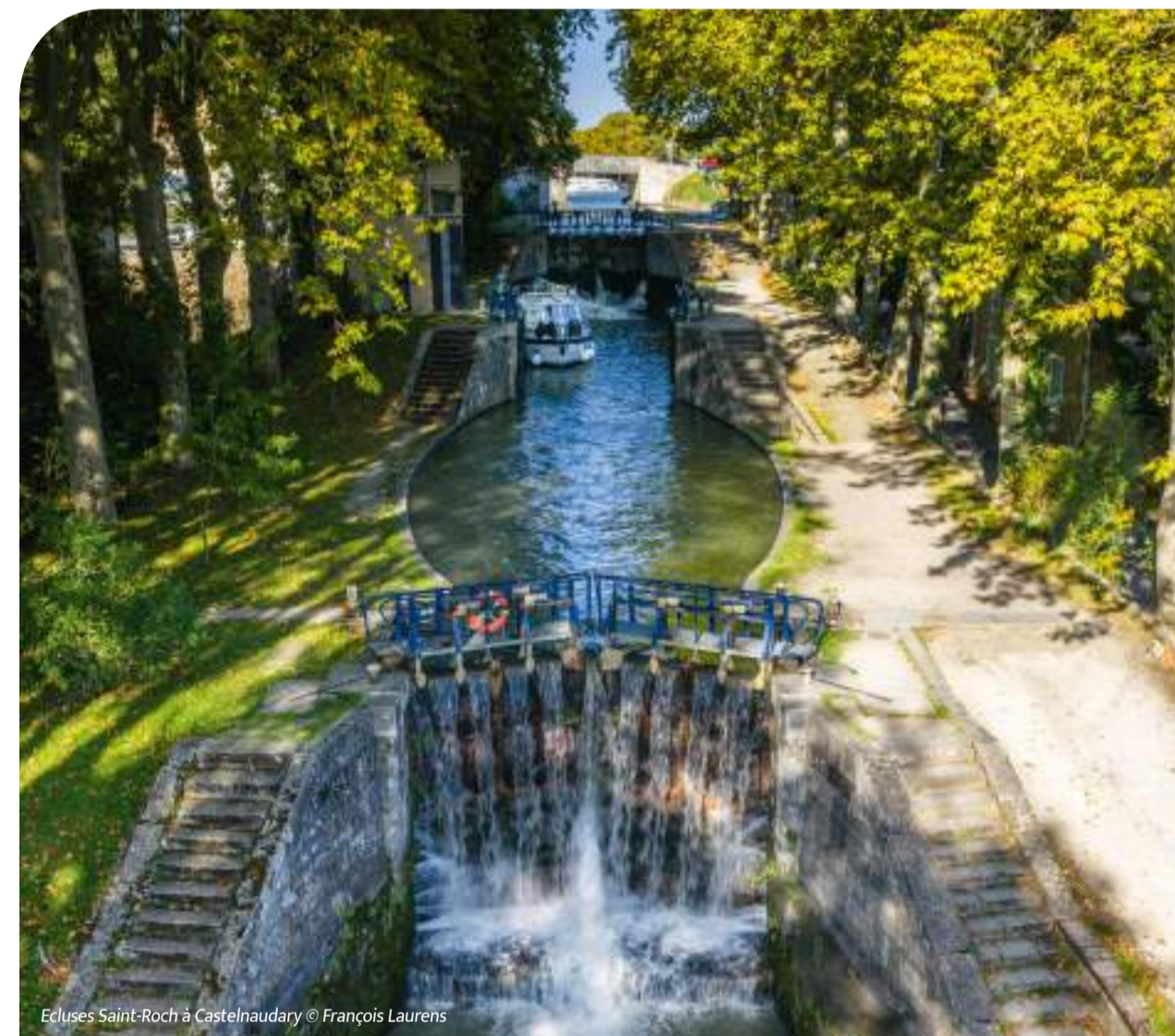
Le canal du Midi est inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Cela signifie qu'il est reconnu comme un bien universel dont la valeur dépasse les frontières nationales. Cette reconnaissance engage l'État français à préserver l'ouvrage, ses paysages et ses usages, afin de le transmettre aux générations futures.

L'Unesco : une reconnaissance internationale

En décembre 1996, cet ouvrage exceptionnel est inscrit par l'UNESCO sur la liste du patrimoine mondial. Le bien inscrit comprend le canal du Midi, canal principal de Toulouse à Marseille, son système d'alimentation en eau, ainsi que les canaux de Jonction, de la Robine et de Brienne. Cet ensemble de plus de 360 kilomètres traverse 89 communes, réparties dans quatre départements : l'Aude, la Haute-Garonne, l'Hérault et le Tarn.

Le canal du Midi répond à quatre des six critères définis pour les biens culturels par l'UNESCO, ce qui est remarquable. Il est reconnu comme :

- une prouesse d'ingénierie civile parmi les plus importantes de son époque,
- un ouvrage innovant sur les plans architectural et paysager,
- un témoignage majeur du XVII^e siècle
- et un élément structurant du territoire, ayant modelé les paysages avec harmonie.



Édipe Saint-Roch's Castelnaudary © François Laurent

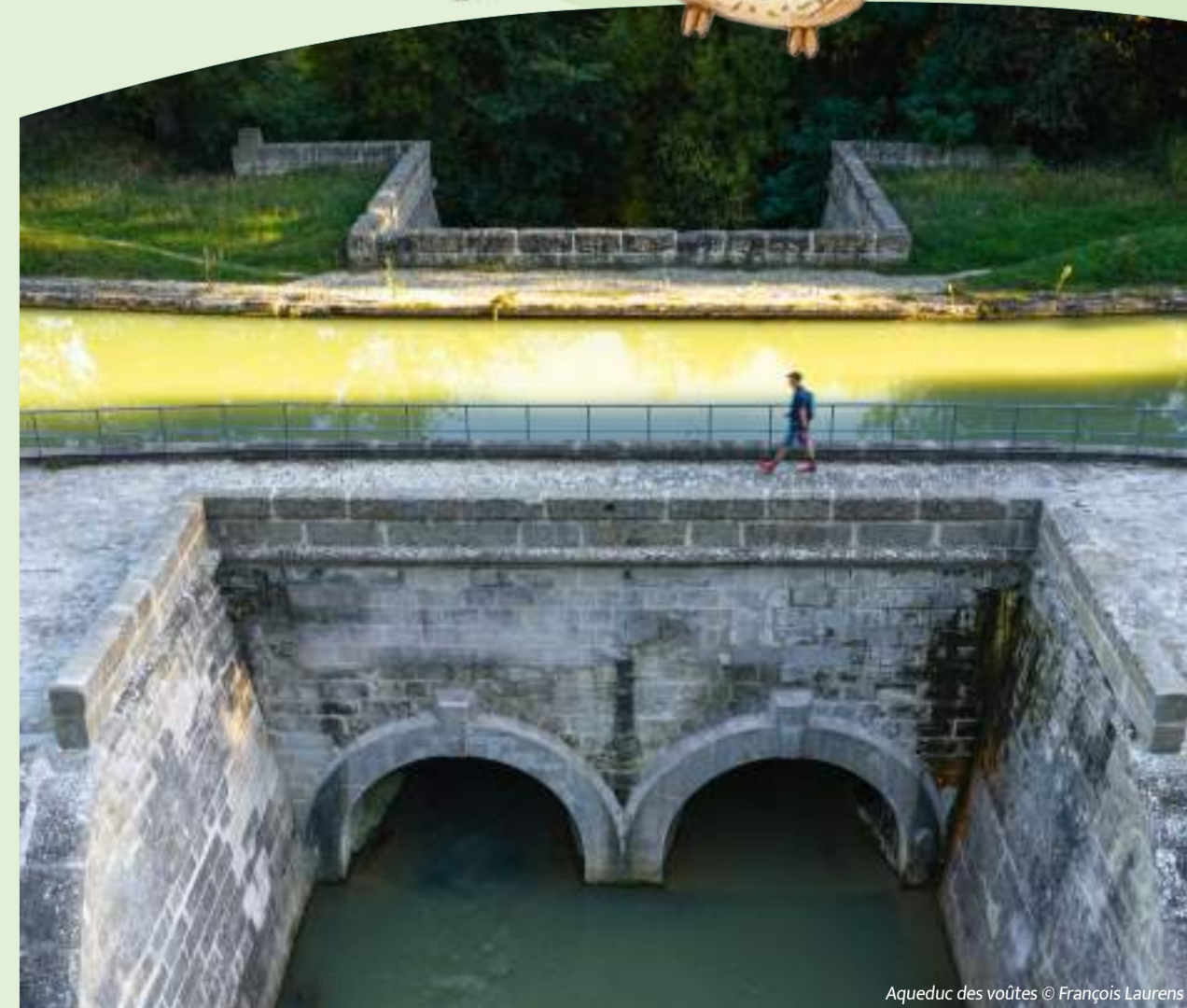
Regarde !
C'est incroyable :
le canal passe
au dessus
d'une rivière !



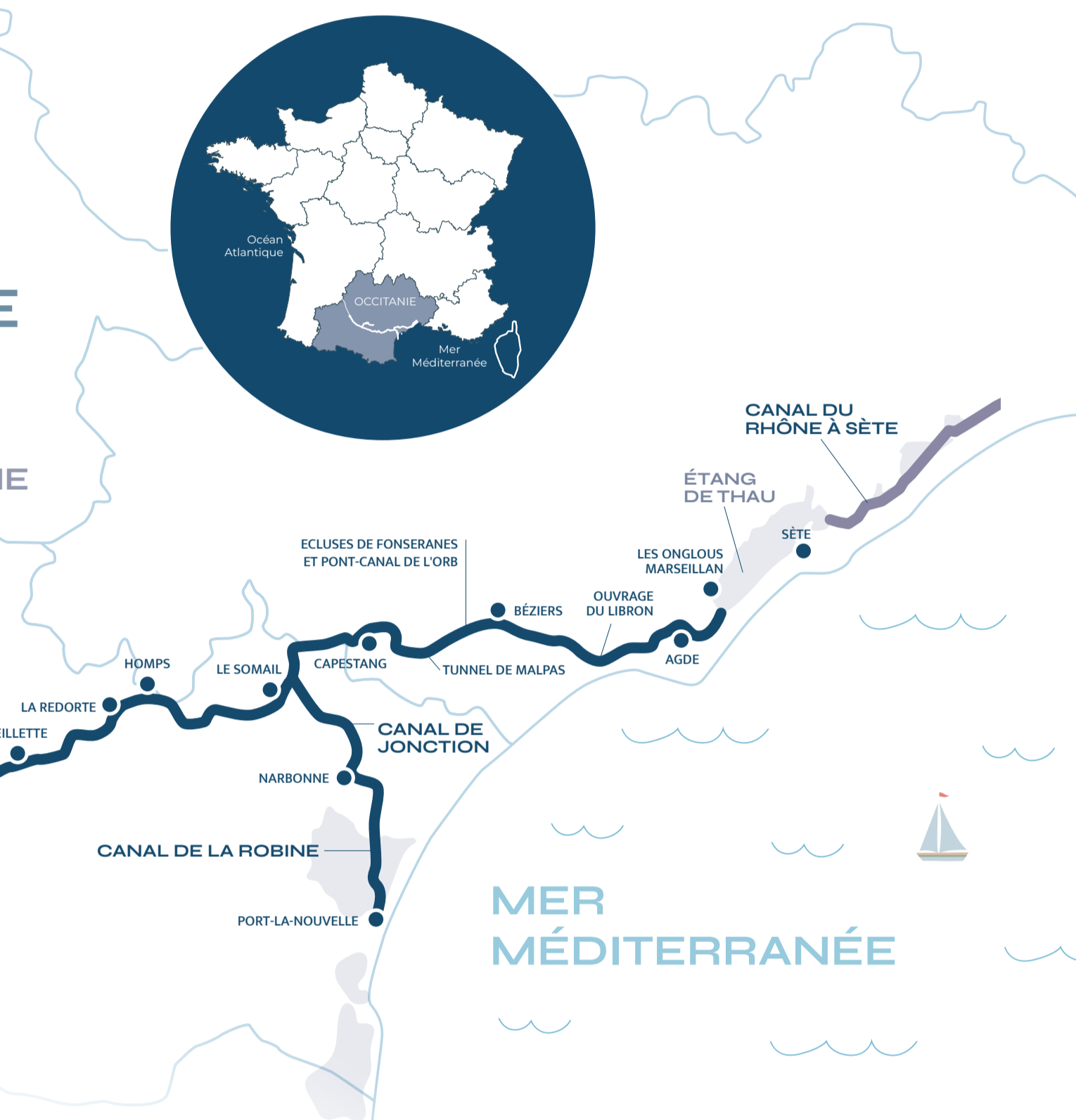
Pourquoi LE CANAL DU MIDI est exceptionnel ?

Le canal du Midi a été construit il y a 350 ans. Il a fallu le creuser à la pelle et à la pioche sur une longueur de 240 km de Toulouse à la mer Méditerranée. Pour le faire fonctionner, il a été nécessaire de construire tout un système pour qu'il puisse y avoir de l'eau dedans toute l'année. Des écluses ont été bâties pour permettre aux bateaux de monter et descendre le canal.

Le canal du Midi est reconnu dans le monde comme un site exceptionnel. Il est protégé pour qu'il puisse continuer à fonctionner dans le futur.



Aqueduc des voûtes © François Laurent



À Retenir 

LE BIEN UNESCO CANAL DU MIDI...

Un ouvrage hydraulique exceptionnel du XVII^e siècle

- Par la conception de son système d'alimentation en eau
- Par sa taille : 360 km de canaux et rigoles creusés à la pelle et à la pioche !
- Par ses ouvrages innovants pour l'époque
- Par son intégration paysagère



One of the greatest achievements of 17th century civil engineering. The canal du Midi, an entirely man-made waterway stretching 240 kilometres, is considered a truly exceptional masterpiece for its time. An impressive feature of the canal is its staggering water supply network made up of 80 kilometres of channels through the Montagne Noire, as well as a large dam for storing water. More than 300 engineering structures were also built, some of which demonstrate remarkable technical innovation. These include oval locks, aqueducts and waterway tunnels. The canal route follows the natural contours of the land, and the water is carefully managed sustainably. It was designed to blend in with the natural environment, which explains how it is still in operation 350 years after it was built.

Global recognition with UNESCO. The canal du Midi was awarded World Heritage status in 1996, having fulfilled four out of six criteria, which is a truly remarkable achievement. The canal is recognised as a feat of civil engineering and an innovative architectural and landscape design. It is a major achievement of the 17th century and a key part of the territory that has shaped the landscape in a coherent and harmonious way.



Una de las mayores obras de ingeniería civil del siglo XVII. La construcción de esta vía navegable artificial de 240 kilómetros constituye una hazaña excepcional para la época. La proeza también incluye la construcción de una amplia red de abastecimiento de agua compuesta por 80 kilómetros de canales en la Montagne Noire y un gran embalse que permite almacenar el agua. Se construyeron más de 300 obras de ingeniería, algunas de ellas son grandes innovaciones técnicas: esclusas ovaladas, puentes sobre canales, túneles de navegación... El trazado se adapta al relieve del terreno y el agua se gestiona con precisión y sostenibilidad. Su construcción en armonía con el entorno explica que, más 350 años después, el canal siga en funcionamiento.

La Unesco: un reconocimiento internacional. El canal du Midi, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial en 1996, cumple cuatro de los seis criterios, algo emblemático. Se reconoce como una obra maestra de la ingeniería civil, una creación innovadora desde el punto de vista arquitectónico y paisajístico, un testimonio fundamental del siglo XVII y un elemento estructurador del territorio que ha modelado los paisajes con total armonía.



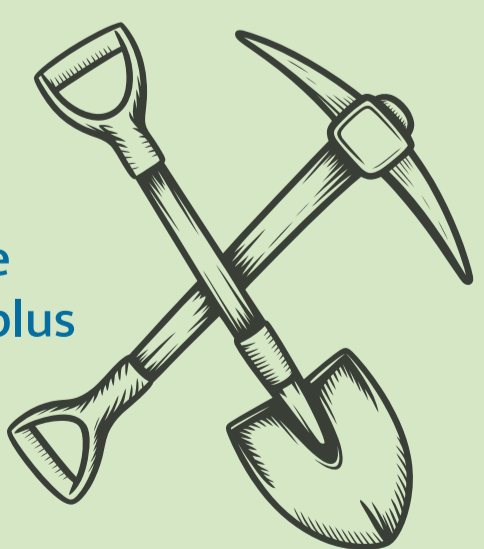
À toi de Jouer !

VRAI OU FAUX :
Le canal du Midi s'est toujours nommé ainsi.

Faux ! Son nom était « canal royal du Languedoc » à l'origine. Il a changé de nom après la Révolution française.

Imagine que tu participes à ce projet fou. Sans machine, sans ordinateur, sans carte moderne... Qu'est-ce qui te semblerait le plus difficile pour construire le canal du Midi ?

- Trouver par où le faire passer pour que l'eau coule doucement
- Inventer des solutions pour qu'il y ait de l'eau dedans
- Le construire sans machine





PIERRE-PAUL RIQUET

Le génie des eaux



La rigole de la Montagne Noire du côté de la prise d'Alzou (18) © Mélanie-Martinet

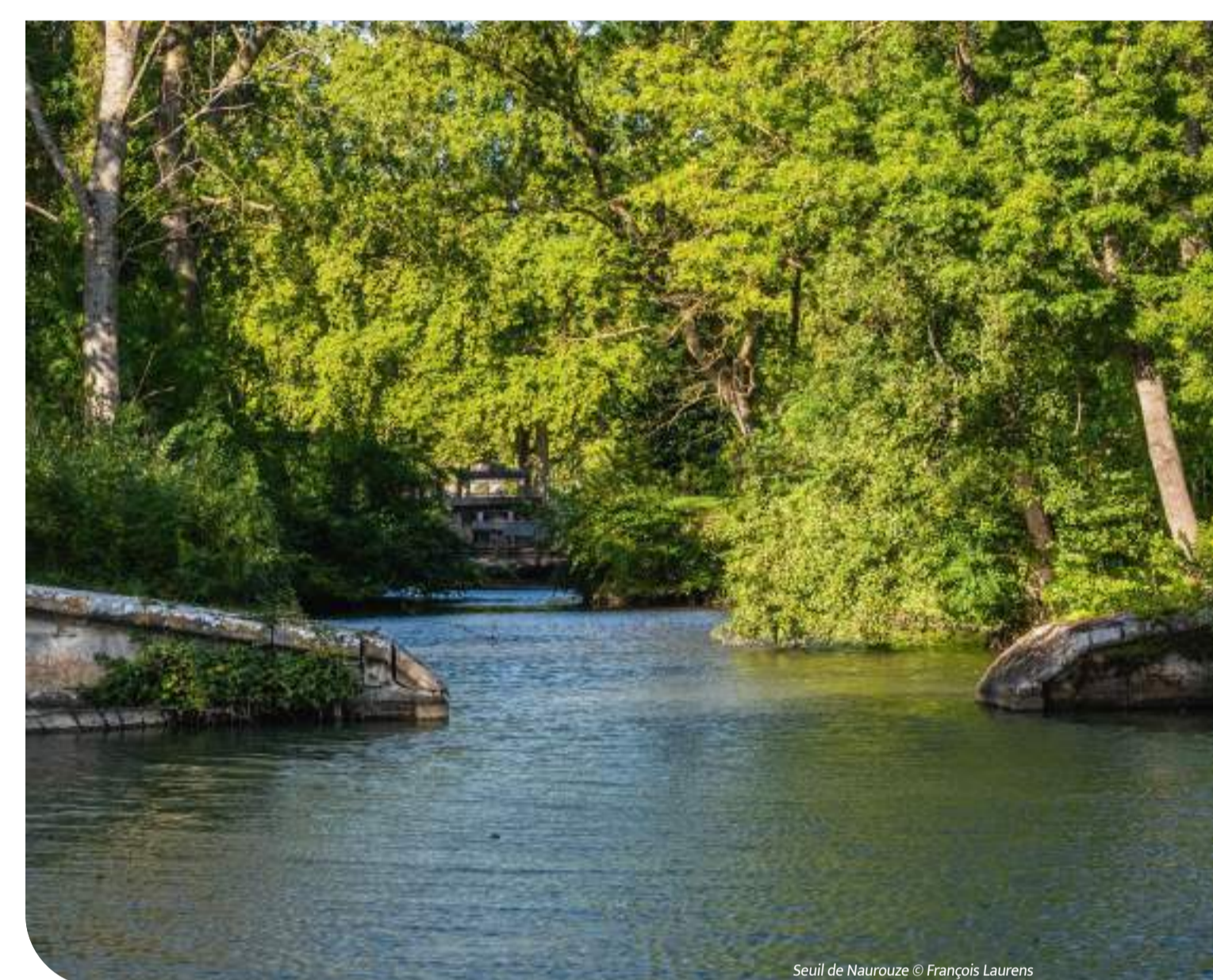
Pour élaborer son projet de canal, Riquet observe les reliefs, les rivières et les écoulements naturels de l'eau. C'est ainsi qu'il résout la problématique de l'alimentation en eau du canal du Midi.

Un système ingénieux pour alimenter en eau le canal

Au XVII^e siècle, relier l'océan Atlantique à la mer Méditerranée par un canal reste un projet jugé irréalisable. C'est pourtant ce défi que relève Pierre-Paul Riquet (1609-1680).

Devenu riche en collectant la gabelle, impôt sur le sel, Riquet n'est pas ingénieur. Il est avant tout un homme curieux, passionné par l'hydraulique et la géographie, et attentif aux paysages. Il comprend que la principale difficulté du projet n'est pas le creusement du canal, mais son alimentation en eau. Le seuil de Naurouze, point culminant du tracé, situé à 189 mètres d'altitude, constitue un obstacle majeur.

Riquet trouve la solution grâce à son ingéniosité et à sa fine connaissance du territoire. Il conçoit un système capable de capter l'eau de plusieurs cours d'eau de la montagne Noire et de l'acheminer, par un réseau de rigoles creusées artificiellement, jusqu'au seuil de Naurouze, point de partage des eaux. L'eau y rejoint le canal du Midi et s'écoule vers l'Atlantique d'un côté et la Méditerranée de l'autre. Ce dispositif hydraulique s'appuie également sur des barrages-réservoirs permettant de stocker l'eau pour en disposer toute l'année.



Seuil de Naurouze © François Laurens



À Visiter

LE DOMAINE DE BONREPOS-RIQUET

Situé à 20 kilomètres de Toulouse, le domaine de Bonrepos-Riquet, ouvert aux visites, fait partie intégrante de l'histoire du canal du Midi. C'est dans le parc de son château que Riquet étudie l'alimentation en eau du canal au moyen de bassins d'essai grandeur nature. Riquet y expérimente ses idées à petite échelle avant de convaincre le pouvoir royal.



Pierre-Paul Riquet Entrepreneur du canal du Midi - Né en 1609 à Béziers
Mort en 1680 et inhumé dans la Cathédrale Saint-Etienne à Toulouse

Portrait de Pierre-Paul Riquet, 1672 - Fonds Maguin

Pierre-Paul Riquet, the talented engineer behind the canal du Midi. In the 17th century, the idea of creating a canal to link the Atlantic Ocean and the Mediterranean Sea seemed impossible. Pierre-Paul Riquet (1609-1680) took on the formidable task of designing a solution to the canal's main difficulty: its water supply. He achieved this by making use of the highest section of the canal, which sits 189 metres above sea level. Thanks to his ingenuity and knowledge of the area, he was able to design a system that brought water from several waterways in the Montagne Noire, and guided it along artificial channels to the Seuil de Naurouze, the point where the waters meet. Reservoirs and dams were added to this system to ensure a continuous water supply all year round.

Riquet convinced Colbert that the canal would be economically beneficial for the kingdom. On 7 October 1666, Louis XIV signed the Royal Edict authorising its construction and appointed Riquet as the entrepreneur in charge of the project. Riquet devoted his life to this project and he died in 1680, just a few months before the very first boat sailed along the canal. He never saw it filled with water.

Pierre-Paul Riquet, artífice del canal du Midi. En el siglo XVII, conectar el océano Atlántico con el mar Mediterráneo mediante un canal parecía imposible. Pierre-Paul Riquet (1609-1680) afrontó este desafío al encontrar la solución al principal reto del proyecto: el abastecimiento de agua del canal en el punto más alto del trazado, situado a 189 metros de altitud. Gracias a su ingenio y su conocimiento del territorio, diseñó un sistema capaz de captar el agua de varios cursos de la Montagne Noire y conducirla, mediante canales artificiales, hasta el Seuil de Naurouze, punto de división de las aguas. Este dispositivo se completaba con varios embalses para disponer de agua durante todo el año.

Riquet convenció a Colbert del interés económico del proyecto para el reino, y el 7 de octubre de 1666, el rey Luis XIV firmó el edicto real que autorizaba su construcción y le confió su ejecución. Riquet dedicó el resto de su vida a este proyecto y falleció en 1680, pocos meses antes de su inauguración, sin verlo completamente terminado.



Toute cette eau est stockée dans ce lac pour que de l'eau puisse couler dans le canal toute l'année !



Barrage réservoir de Saint-Ferréol © François Laurens

Riquet désigné entrepreneur du canal par Louis XIV

Le projet s'inscrit dans la France de Louis XIV, marquée par de grandes ambitions d'aménagement. Après avoir mené des expérimentations hydrauliques dans le parc de son château de Bonrepos, et démontré in situ la faisabilité de son projet d'alimentation en eau avec la création d'une rigole d'essai dans la montagne Noire, Riquet convainc Jean-Baptiste Colbert de l'intérêt économique du canal pour le royaume. Le 7 octobre 1666, Louis XIV signe l'Édit royal autorisant sa construction et désigne ensuite Riquet comme entrepreneur.

Pierre-Paul Riquet consacre la fin de sa vie à ce projet. Il meurt en 1680, quelques mois avant le voyage inaugural, sans avoir vu le canal entièrement en eau.

Citation

« Le Canal de Jonction des Deux Mers est sans contredit le plus beau et le plus noble ouvrage de cette espèce jamais entrepris (...) j'eus préféré la gloire d'en être l'auteur à tout ce que j'ai fait ou pourrait faire à l'avenir. »

Sébastien Le Prestre de Vauban, dit «Vauban» (1633-1707)

À toi de Jouer !

VRAI OU FAUX ?

À l'ouverture du canal du Midi, Riquet était fier de son ouvrage !

Faux ! Riquet est mort en octobre 1680 et le canal a été inauguré 6 mois plus tard en mai 1681. Il n'aura donc pas vu son canal fonctionner en totalité !

L'eau dans le canal circule dans un seul sens

Faux ! Depuis le seuil de Naurouze (point le plus haut du canal), l'eau circule vers Toulouse d'un côté et vers la Méditerranée de l'autre.

C'est le Roi Louis XIV, dit le roi Soleil, qui a autorisé Riquet à construire le canal

Vrai ! Le Roi Louis XIV a autorisé la construction du canal en octobre 1666 et a demandé à Riquet de le construire.

Qui était PIERRE-PAUL RIQUET ?

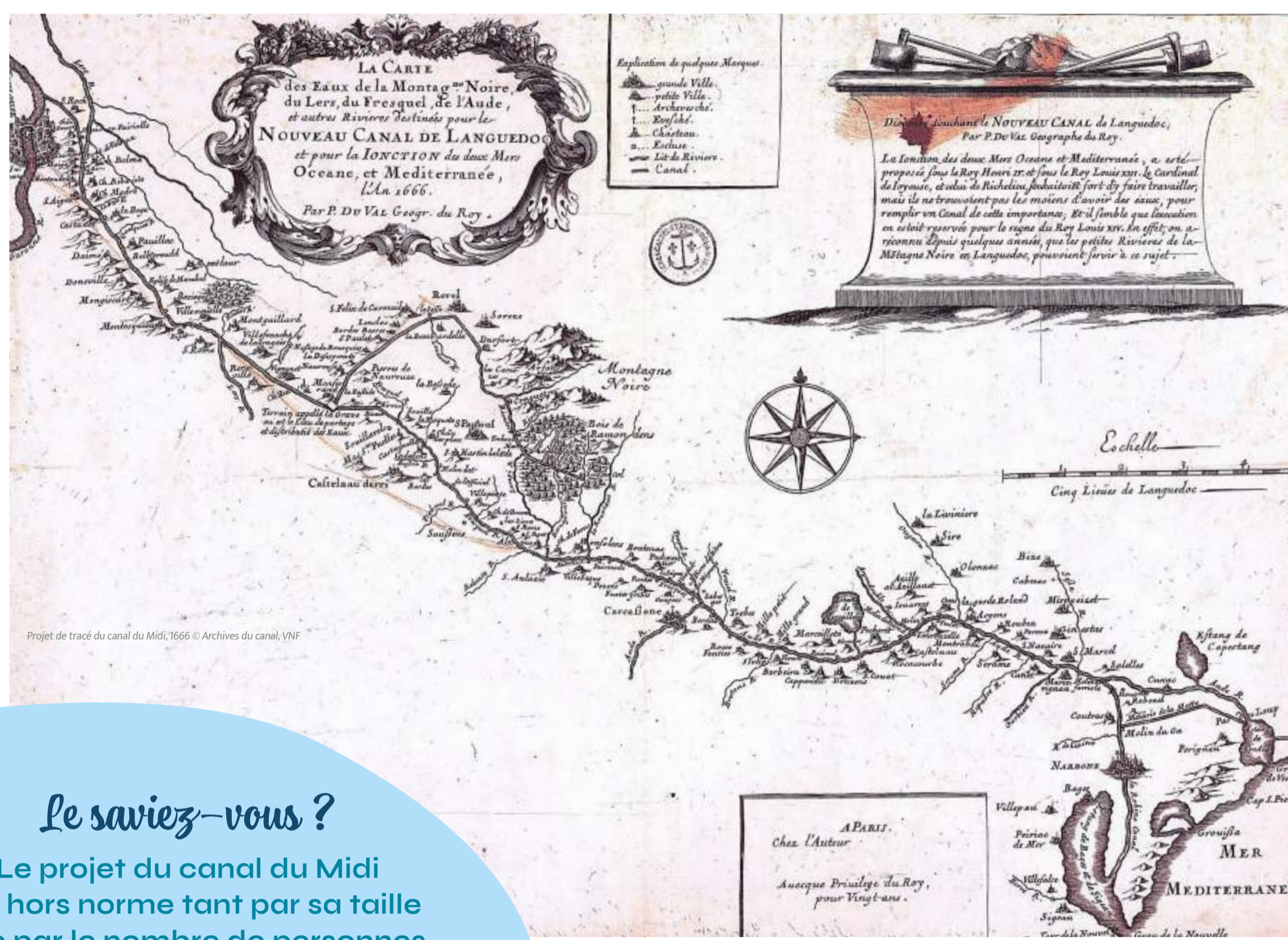
Pierre-Paul Riquet est l'homme qui a créé le canal du Midi. Il a imaginé des ouvrages exceptionnels pour son époque : un gigantesque barrage, des écluses ovales, un tunnel pour faire passer les bateaux, un pont-canal (pont sur lequel passe le canal)... Et il a trouvé comment faire pour qu'il y ait de l'eau toute l'année dans son canal. Il a eu l'idée de récupérer l'eau de plusieurs ruisseaux dans la Montagne Noire et de la faire circuler jusqu'au point le plus haut du canal. De là, l'eau coule dans les deux directions du canal, vers la mer d'un côté et vers l'océan de l'autre.



UN CHANTIER TITANESQUE

entrepris par Riquet

Au XVII^e siècle, la construction du canal du Midi devient l'un des plus grands chantiers du royaume. Avec le château de Versailles, il compte parmi les projets les plus prestigieux réalisés à l'initiative du roi Louis XIV.



Le saviez-vous ?

Le projet du canal du Midi est hors norme tant par sa taille que par le nombre de personnes mobilisées et l'ampleur des ouvrages réalisés. Après Versailles, il s'agit du plus grand chantier du XVII^e siècle. Car en réalité, ce n'est pas un mais bel et bien des dizaines de chantiers que Pierre-Paul Riquet mène de front sur plus de 300 km.

UK A monumental construction project led by Riquet. In the 17th century, the canal du Midi was one of the kingdom's biggest construction projects, on a par with the Château de Versailles.

Numerous trades were involved in completing the project from start to finish in just 14 years, from 1667 to 1681, when the very first boat sailed along the canal. Riquet introduced a social welfare initiative to ensure that workers would still be paid in the event of illness or bad weather.

At a time when there were no machines, up to 12,000 men and women worked simultaneously to build the 240-kilometre canal from Toulouse to the Mediterranean, along with its many engineering structures and the 80-kilometre water supply system through the Montagne Noire.

This remarkable project has left a lasting impression on the history of engineering, with several notable structures, including the Fonsérannes Locks, Malpas Tunnel, Répudre aqueduct and Saint-Ferréol dam. The Grand Bief, a 54 km section without locks, was also a record-breaker for its time.

ES Una obra titánica realizada por Riquet. En el siglo XVII, la construcción del canal du Midi fue una de las mayores obras del reino, llegando a compararse con la del palacio de Versailles.

Entre 1667 y 1681, fecha del viaje inaugural, solo fueron necesarios 14 años para llevar a cabo este proyecto en el que participaron numerosos oficios. Riquet implantó un sistema de protección social inédito que garantizaba el salario de los trabajadores incluso en caso de enfermedad o inclemencias del tiempo.

En una época sin maquinaria, hasta 12 000 mujeres y hombres trabajaron en la excavación de los 240 kilómetros de canal desde Toulouse hasta el Mediterráneo, en la construcción de las numerosas obras de ingeniería y en el sistema de abastecimiento de agua de 80 kilómetros a través de la Montagne Noire.

El proyecto marcó la historia de la ingeniería con varias obras emblemáticas, entre las que destacan las esclusas de Fonsérannes, el túnel de Malpas, el puente sobre canal de la Répudre y la presa de Saint-Ferréol. Otro de los elementos que constituye un récord para su época es el Grand Bief, un tramo de 54 km sin esclusas.



Écluse de Fonsérannes © François Launay



Regarde, le bateau passe dans un tunnel creusé dans la roche !

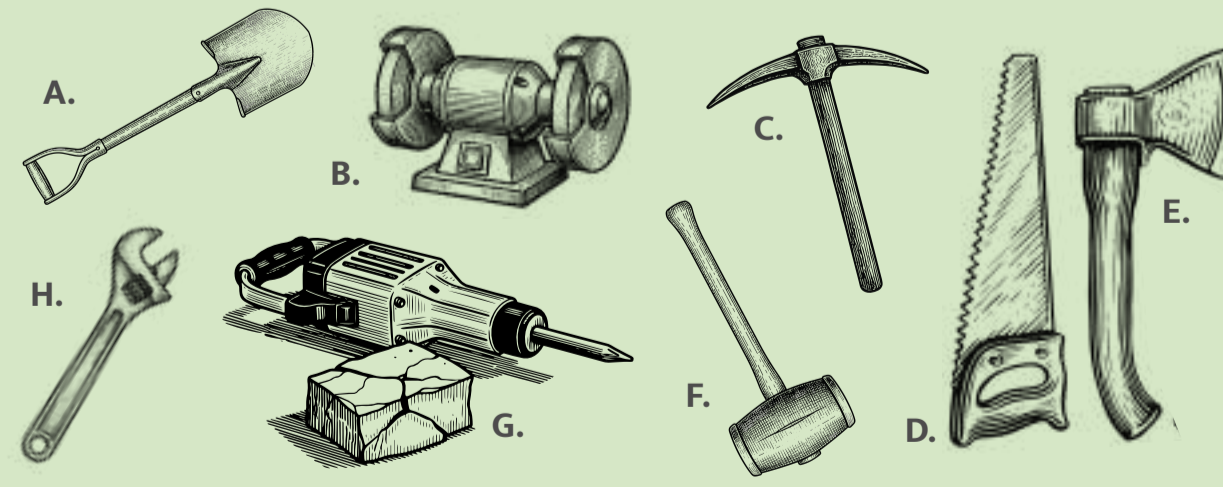
À toi de Jouer !

Saurais-tu relier le nom des ouvrages aux photos ?

- A. Tunnel de Malpas C. Pont-canal de la Répudre
B. Réservoir de Saint-Ferréol D. Ecluses de Fonsérannes

Réponses : A1 - B4 - C3 - D2

Imagine comment ils ont pu être construits à l'époque. D'après toi, quels outils ont été utilisés ?



Réponses : A, C, D, E, F

Combien d'années ont duré les travaux du canal ?

Les travaux de construction du canal du Midi ont duré 14 ans, entre 1667 et 1681. Tu trouves que c'est beaucoup ou peu ?

Jusqu'à 12 000 ouvriers en même temps

De 1667 à 1681, entre le premier coup de pioche et l'inauguration du canal, 14 années de travaux seulement sont nécessaires pour mener à bien ce chantier qui mobilise de nombreux corps de métiers : terrassiers, maçons, charpentiers, tailleurs de pierre, forgerons... Trois années supplémentaires (1681-1684) sont encore consacrées au perfectionnement des ouvrages avant la livraison finale.

Pour inciter les ouvriers à s'enrôler un mois complet, Pierre-Paul Riquet met en place un système de protection sociale inédit : les ouvriers continuent d'être payés lorsqu'ils sont malades ou lorsque les conditions météorologiques les empêchent de travailler.

Plus de 300 kilomètres de travaux

À une époque sans machines, ce sont des milliers de femmes et d'hommes qui donnent forme à l'ouvrage à la force de leurs bras. Il faut creuser et terrasser 240 kilomètres de canal de Toulouse à la Méditerranée, construire de nombreux ouvrages et réaliser le système d'alimentation en eau qui chemine sur 80 kilomètres à travers la montagne Noire.

Le chantier de tous les records

Plusieurs ouvrages marquent durablement l'histoire de l'ingénierie :

- L'échelle d'écluses de Fonsérannes à Béziers, avec ses 8 bassins et 9 portes pour franchir un dénivelé de 21 mètres ;
- Le tunnel de Malpas, premier tunnel fluvial d'Europe, long de 165 mètres ;
- Le pont-canal de la Répudre, premier pont-canal en France et plus ancien d'Europe encore en service ;
- Le barrage-réservoir de Saint-Ferréol, le plus grand d'Europe à cette période.

Le Grand bief, section de 54 kilomètres sans écluse est un record également pour l'époque qui a nécessité une étude précise de la topographie du paysage.

À Retenir

UN CHANTIER HORS NORME

- 1667 > 1681 : 14 ans de travaux
- Jusqu'à 12 000 ouvriers mobilisés
- Plus de 300 km de travaux réalisés à la main

Comment a été CONSTRUIT le canal du Midi ?

Construire le canal du Midi a demandé un travail énorme. Il n'y avait pas de machines modernes, tout a été fait à la main avec des outils simples. Pendant plus de dix ans, des milliers de personnes ont creusé la terre, déplacé des pierres très lourdes et construit des ouvrages sur des centaines de kilomètres. Elles ont réalisé de nombreux records : le premier tunnel pour bateau d'Europe, le premier pont-canal de France (un pont avec le canal qui passe dessus), le plus grand barrage d'Europe et aussi des écluses incroyables comme celle de Béziers qui a 8 bassins qui s'enchaînent !



Tunnel du Malpas © Winney Gama, VNF





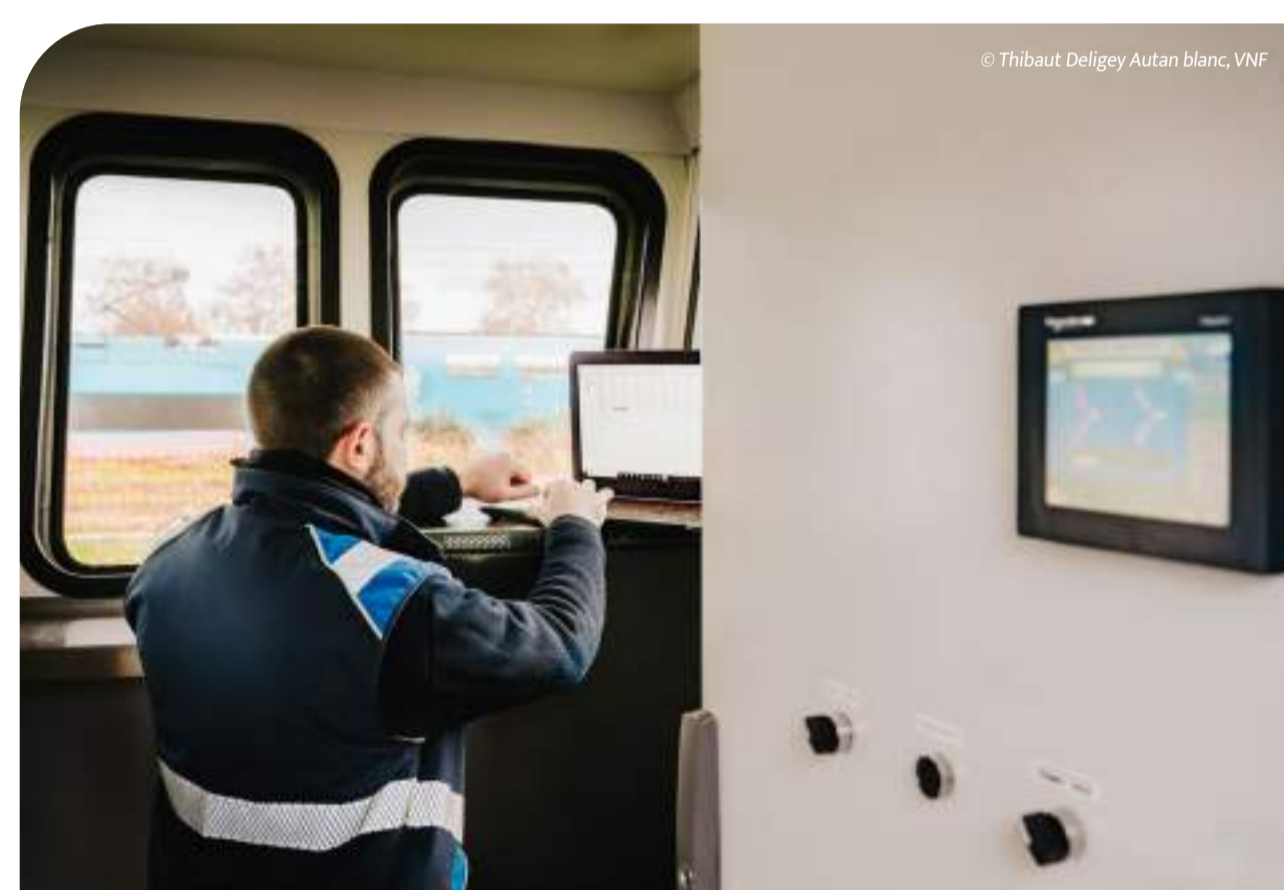
Un ouvrage en PERPÉTUELLE ÉVOLUTION

Depuis sa mise en eau, le canal du Midi a été sans cesse modifié et modernisé pour répondre aux besoins. Ces évolutions successives améliorent son fonctionnement et sa pérennité.

Un programme d'améliorations signé Vauban

Entre 1686 et 1694, à la demande de Louis XIV, Sébastien Le Prestre de Vauban (1633-1707) parachève l'œuvre de Riquet. Il recommande la réalisation de nombreux ouvrages destinés à limiter l'ensablement du canal et à renforcer les réserves d'eau de la montagne Noire.

Sous son impulsion, 48 ponts-canaux et aqueducs sont construits pour franchir les rivières ainsi que des épanchoirs qui permettent d'évacuer l'eau excédentaire du canal. Dans la montagne Noire, le barrage de Saint-Ferréol est rehaussé pour augmenter sa capacité de stockage et la voûte des Cammazes (voûte Vauban) est construite pour améliorer l'alimentation en eau du canal.



© Thibault Deligny Aujan Blanc, VNF

Des extensions du canal

Aux XVIII^e et XIX^e siècles, le réseau s'étend progressivement. En 1776, le canal de Brienne à Toulouse facilite la liaison entre le canal et la Garonne, en direction des Pyrénées. En 1787, le canal de Jonction relie le canal du Midi au canal de la Robine, permettant de poursuivre la navigation jusqu'à Narbonne puis Port-la-Nouvelle. En 1810, le canal traverse la ville de Carcassonne, auparavant contournée. L'inauguration du canal latéral à la Garonne en 1856 sécurise la liaison entre Toulouse et l'Atlantique et concrétise le projet du « canal des Deux Mers ».

De nouveaux ouvrages

En 1857, des ouvrages spectaculaires sont inaugurés, comme le pont-canal de l'Orb à Béziers, qui évite la traversée du fleuve, ou les ouvrages du Libron à Vias, conçus pour franchir un cours d'eau capricieux. Libéré de ces entraves, le canal tente de contrer la concurrence du chemin de fer.

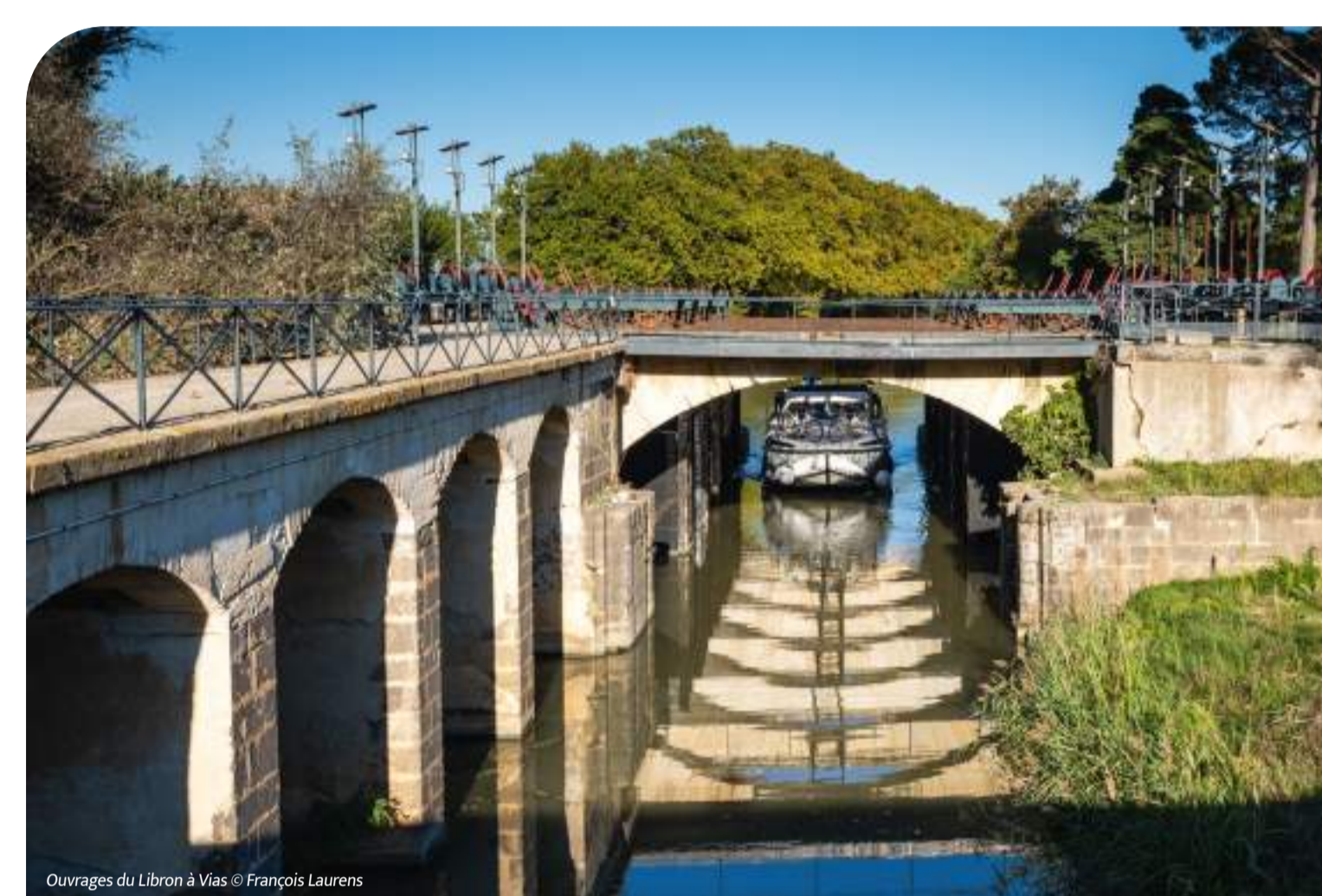
Le canal se modernise

Dans les années 1980, certaines écluses sont allongées au gabarit Freycinet afin d'accueillir des péniches de fret plus longues. À la fin des années 1990, les écluses sont mécanisées. Depuis les années 2000, Voies navigables de France, l'établissement public en charge de la gestion et de l'entretien du canal du Midi, déploie des outils numériques pour automatiser les ouvrages, surveiller les infrastructures et optimiser la gestion de l'eau.

Grâce à ces évolutions successives, le canal du Midi est aujourd'hui l'un des plus anciens canaux d'Europe encore en fonctionnement.



Pont-canal de l'Orb à Béziers © François Laurens



Ouvrages du Libron à Vias © François Laurens

Le saviez-vous ?

S'adapter pour durer : depuis plus de trois siècles, le canal du Midi évolue. Que ce soit pour faciliter la navigation, pour améliorer son alimentation en eau, ou encore pour éviter les dommages en cas de crues, il s'adapte sans renier son authenticité.

An ever-evolving canal. Since it was first filled with water, the canal du Midi has undergone regular improvements to ensure its long-term efficiency and viability. Between 1686 and 1694, Vauban added the finishing touches to Riquet's work by building several engineering structures, including aqueducts and spillways. He also made improvements to the water supply system by raising Saint-Ferréol dam and building Cammazes tunnel.

During the 18th and 19th centuries, extensions were added to the canal du Midi to facilitate navigation. The Canal de Garonne was the final part of the Canal des Deux Mers project, which links Toulouse to the Atlantic Ocean, and avoids the treacherous stretch of the Garonne river. The Canal de la Robine was also built towards Narbonne.

In 1857, several impressive engineering structures were inaugurated, including the Orb aqueduct and the Libron structures. In the 1980s, some of the locks were extended to accommodate larger barges. In the 2000s, digital tools were introduced to automate the structures, monitor infrastructure and optimise water management. Thanks to these developments, the canal du Midi is one of Europe's oldest canals still in operation today.

Un canal en constante évolution. Desde su primera puesta en marcha, el canal du Midi ha sido objeto de mejoras continuas para garantizar su funcionamiento y su conservación. Entre 1686 y 1694, Vauban terminó la obra de Riquet al construir nuevas infraestructuras como los puentes sobre canales y los aliviaderos, y mejoró el sistema de abastecimiento de agua al elevar la presa de Saint-Ferréol y construir la bóveda de Cammazes.

En los siglos XVIII y XIX se realizaron ampliaciones para facilitar la navegación. El canal de Garonne permitió completar el proyecto del canal des Deux Mers al unir Toulouse con el océano Atlántico y evitar la difícil navegación por el río Garona; mientras que el canal de La Robine se construyó en dirección a Narbonne.

En 1857 se inauguraron dos obras espectaculares: el puente sobre canal del Orb y las obras del Libron. En los años 1980 se adaptaron algunas esclusas para permitir el paso de embarcaciones más grandes, y desde los años 2000, se incorporaron herramientas digitales para automatizar las obras, supervisar las infraestructuras y optimizar la gestión del agua. Gracias a estas transformaciones, el canal du Midi es hoy en día uno de los canales más antiguos de Europa aún en funcionamiento.

Est-ce que le canal du Midi ÉVOLUE ?

Le canal du Midi n'est pas resté exactement le même depuis sa construction. Vauban, qui a aussi réalisé de nombreuses forteresses en France, est par exemple à l'origine de nombreux ponts-canaux sur le canal du Midi. Ce sont des ponts qui permettent au canal de passer au-dessus d'un cours d'eau. Un autre canal a aussi été construit pour permettre un autre débouché sur la mer Méditerranée. Au fil des années, le canal du Midi évolue mais il conserve son fonctionnement et ses ouvrages d'origine.

On dirait bien que l'écluse a été allongée !



Écluse de Bonnet © Victor Tondot, VNF

À toi de Jouer !

VRAI OU FAUX ?

Les portes des écluses n'ont pas changé depuis la construction

Faux ! Elles étaient en bois au moment de la construction du canal et sont maintenant en métal

Certaines écluses ont été allongées pour pouvoir faire passer des bateaux plus grands

Vrai ! Tu peux le voir sur la photo ci-contre

Avant, les éclusiers tournaient une manivelle à la main pour ouvrir et fermer les écluses

Vrai ! Aujourd'hui c'est plus facile, il y a des moteurs pour cela !

À ton avis, à quoi ressemblera le canal dans 100 ans ? Qu'est-ce qui aura le plus changé ?

- les bateaux les écluses les bords du canal





Paraza © Léo Arcangelet, Région Occitanie



UN TERRITOIRE façonné par le canal



Castelnaudary © Victor Bonelli, VNF

En reliant durablement les territoires, le canal du Midi a favorisé les échanges, accompagné l'évolution des activités humaines et structuré les paysages. Il demeure un repère fort, à la fois historique, économique et paysager, au cœur de la vie locale.

Des villages créés

Dès la fin du XVII^e siècle, des lieux d'étape, des ports et des chantiers apparaissent, donnant naissance à des villages et hameaux comme Négra, Le Somail ou Le Ségala. La ville de Castelnaudary doit une grande partie de son essor à la présence du canal. À Béziers, ville natale de Pierre-Paul Riquet, un quartier portuaire se développe. Le Port de Sète, autre projet voulu par Louis XIV, est construit en même temps que le canal pour en être le débouché méditerranéen.

Des bâtis témoins d'une activité florissante

Le canal est aussi à l'origine d'un riche patrimoine bâti. Maisons éclusières, entrepôts, bâtiments administratifs, écuries, chapelles ou haltes pour les voyageurs racontent l'histoire de la navigation et de la vie qui l'entourait. Réinventés aujourd'hui en guinguettes, hébergements, locations de vélos ou lieux culturels, ces édifices contribuent pleinement à la valeur patrimoniale du canal et à son attractivité actuelle.



Le Somail © Marion Delfour

L'eau, au cœur des évolutions agricoles

Le commerce fluvial favorise l'essor de cultures comme le blé et la vigne. Des domaines agricoles, des maisons de maître et des bâtiments de transformation (moulins, tuileries, caves) s'implantent à proximité. L'apport de l'eau transforme également durablement les paysages agricoles. Grâce à l'irrigation rendue possible par le canal, l'agriculture évolue dès le XIX^e siècle, passant d'un modèle vivrier à une agriculture plus productive. Aujourd'hui encore, le canal demeure indispensable aux activités agricoles et viticoles.



Puchère © François Laurens

🇬🇧 A region shaped by the canal. By providing a lasting link between regions, the canal du Midi encouraged exchange and supported the evolution of human activities, shaping the landscape in the process. From the late 17th century onwards, the activity generated by the canal led to the construction of numerous villages and hamlets along the route, and greatly contributed to the development of existing towns such as Castelnaudary, Béziers and Sète.

The canal also gave rise to a wide range of built heritage, including lock keepers' houses, warehouses, administrative buildings and stables. Some of these buildings have now been given a new lease of life in the tourism and leisure industries.

Finally, the water supplied by the canal has transformed agriculture over the years, and encouraged the cultivation of crops such as wheat and vines. The canal still plays a significant role in farming and winegrowing today.

🇪🇸 Un territorio modelado por el canal. Al conectar los territorios, el canal du Midi ha favorecido los intercambios, ha acompañado la evolución de las actividades humanas y contribuido a estructurar los paisajes. Desde finales del siglo XVII, la actividad generada por el canal propició la aparición de numerosos pueblos y aldeas, y favoreció al desarrollo de las ciudades de Castelnaudary, Béziers y Sète.

El canal también ha dado lugar a un amplio patrimonio construido: casas de esclusas, almacenes, edificios administrativos, establos, hoy en día muchos reconvertidos para el turismo y el ocio.

Asimismo, el aporte de agua que suministra el canal transformó la agricultura y favoreció el desarrollo de cultivos como el trigo y la vid. Aún hoy en día, el canal sigue siendo indispensable para las actividades agrícolas y vitivinícolas.

C'est quoi cette drôle de tour à côté du canal ?



À toi de Jouer !

À quoi servait cette tour à ton avis ?

C'est une glacière : elle permettait de stocker de la glace pour servir des sorbets aux voyageurs ! La glace provenait du canal gelé ou de la montagne Noire. Celle du Somail est la seule qui subsiste encore aujourd'hui !

Imagine un village sans canal. Maintenant, imagine le même village avec de l'eau, des bateaux et des arbres. Lequel te plaît le plus ?

As-tu déjà vu une plaque comme celle-ci sur les maisons éclusières. Comprends-tu les indications écrites ?



Plaque de l'écluse de Argens Minervois © François Laurens

C'est le nom de l'écluse où elle se trouve et la distance vers les écluses situées d'un côté et de l'autre.

Quand LE CANAL est arrivé...

À sa construction, le canal du Midi a permis aux personnes de voyager et aux marchandises d'être transportées facilement d'un endroit à un autre. Pour loger ces personnes et stocker les marchandises, des maisons et des bâtiments ont été construits. De nouvelles activités se sont développées et des villages ont été créés. Le canal a aussi permis d'amener de l'eau où il n'y en avait pas et ainsi d'aider les céréales et les vignes à pousser.



Le Somail © François Laurens





La gestion de l'eau... UN DÉFI PERMANENT

L'eau est la clé du fonctionnement du canal du Midi. Aujourd'hui, le changement climatique en fait une ressource plus précieuse que jamais.

Une maîtrise de l'eau dès l'origine

Dès sa conception, le canal du Midi repose sur une prouesse hydraulique : capter l'eau des ruisseaux de la montagne Noire pour alimenter une voie navigable à son point culminant, le seuil de Naurouze. Le barrage-réservoir de Saint-Ferréol, achevé en 1680, joue encore aujourd'hui un rôle essentiel en stockant l'eau et en régulant son apport tout au long de l'année.

Un système hydraulique renforcé au fil du temps

Des prises d'eau ont été installées sur plusieurs rivières afin d'apporter un complément indispensable, notamment sur la partie orientale du canal. Des réservoirs assurent une meilleure sécurité hydrique, tandis que les épanchoirs et déversoirs permettent d'évacuer les excès d'eau et de protéger les ouvrages.

Une ressource précieuse à partager et préserver

Aujourd'hui, la gestion de l'eau s'appuie également sur des outils numériques, qui permettent de surveiller les niveaux, d'anticiper les besoins et d'optimiser les volumes disponibles. Cette gestion fine est devenue indispensable, car les usages sont multiples : navigation, irrigation agricole, eau potable et préservation de la biodiversité. Dans un contexte de changement climatique, la ressource doit être partagée de manière toujours plus précise, économe et concertée. Le système hydraulique du canal est interconnecté avec d'autres systèmes hydrauliques et mobilise de nombreux acteurs publics, garants de cet équilibre fragile.

Le saviez-vous ?
En période estivale, environ 50 % du volume d'eau circulant dans le canal du Midi est utilisé pour l'irrigation agricole.



À visiter

LE RÉSERVOIR

Le Réservoir est un espace de découverte dédié au canal du Midi situé à Revel, au cœur de la montagne Noire à côté du barrage de Saint-Ferréol. Pour mieux connaître l'histoire du canal et de son alimentation en eau, une visite s'impose !



Water management, an ongoing challenge. Since its creation, the canal du Midi has relied on an ingenious hydraulic system to channel water from the streams of the Montagne Noire to the Seuil de Naurouze, the canal du Midi's highest point. The Saint-Ferréol dam was built in 1680 and still plays a key role in water storage, providing the canal with a steady supply all year round.

Over time, additional water supplies from other rivers and dams have been added to the canal du Midi. The current water management system uses digital tools to optimise this increasingly precious resource for a wide range of uses, including navigation, agriculture, drinking water and biodiversity.

La gestión del agua: un desafío permanente. Desde su creación, el canal du Midi se basa en un ingenioso sistema hidráulico que capta el agua de los arroyos de la Montagne Noire para alimentar el canal en su punto más alto: el Seuil de Naurouze. La presa de Saint-Ferréol, construida en 1680, sigue desempeñando un papel fundamental para almacenar y regular el agua a lo largo de todo el año. Con el tiempo, se han conseguido nuevas tomas de agua en ríos y nuevos embalses para completar el abastecimiento de agua del canal. En la actualidad, la gestión del agua también incorpora herramientas digitales que permiten optimizar este recurso, cada vez más valioso debido al cambio climático y a sus múltiples usos: navegación, agricultura, agua potable y biodiversidad.



Cette eau vient de la montagne, passe dans un tunnel et rejoint le canal du Midi !

D'où vient L'EAU du canal ?

Pour fonctionner, le canal du Midi a besoin d'eau. Cette eau vient de la montagne, de rivières et de grands lacs où elle est stockée quand il pleut. Elle sert à faire naviguer les bateaux, mais aussi à arroser les champs !

Le niveau de l'eau dans le canal est surveillé et réglé en permanence. Quand il fait sec, il faut économiser l'eau pour qu'il y en ait pour tout le monde. Quand il pleut beaucoup au contraire, il faut faire attention à ce que le canal ne déborde pas ! Des vannes sont ouvertes pour laisser l'eau couler dans les rivières.



À toi de Jouer !

VRAI OU FAUX :
L'eau du canal sert à arroser les champs.

Vrai ! L'été, plus de la moitié de l'eau du canal est utilisée pour arroser les cultures et les vignes.

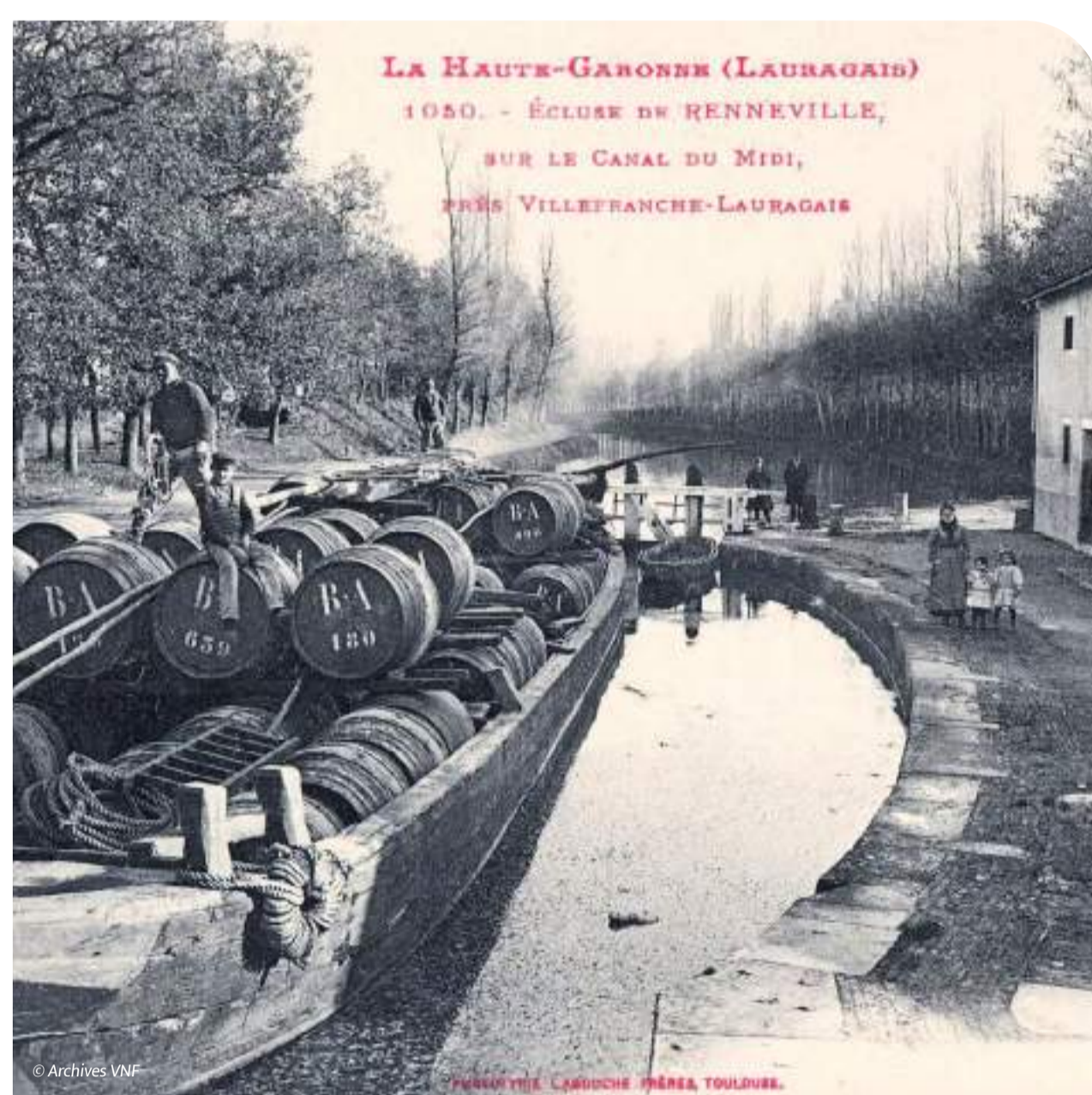
L'eau du canal est agréable pour se baigner.

Faux ! Il est interdit de se baigner dans le canal et ça peut être très dangereux. D'une part, l'eau peut contenir des bactéries. Et d'autre part, il y a des endroits qui peuvent t'aspirer et tu risques de t'y noyer.

L'eau du canal vient de la mer.

Faux ! L'eau du canal vient des rivières. Tout un système a été construit dans la montagne pour amener l'eau vers le canal du Midi. Elle est gérée par l'Homme avec un système de vannes qu'on ouvre ou qu'on ferme.

LA NAVIGATION en évolution au fil des siècles



Depuis plus de trois siècles, le canal du Midi accompagne les évolutions de la société. Ses usages changent, mais il reste un axe essentiel du territoire.

Une grande voie de transport dès le XVII^e siècle

À cette époque, des « barques de poste » assurent le déplacement des voyageurs entre Toulouse et Agde, tandis que les péniches acheminent des marchandises indispensables à la vie quotidienne. Le canal permet d'exporter le blé, le vin, le sel ou les draps, et d'importer des produits venus de Méditerranée comme le savon, le riz ou les épices. Il structure durablement les échanges régionaux.

L'apogée de la navigation au XIX^e siècle

En 1856, le canal connaît une année record avec près de 100 000 passagers transportés et environ 100 millions de tonnes de marchandises acheminées. Le canal est alors un axe économique majeur, rythmé par le passage des bateaux aux écluses et l'activité dans les ports.

Le déclin de la navigation avec l'arrivée du chemin de fer

À partir de 1857, le train, plus rapide et plus fiable, concurrence fortement la navigation fluviale. Le transport de passagers disparaît rapidement, tandis que celui des marchandises décline progressivement durant 40 ans. Au début du XX^e siècle, le trafic reprend, s'intensifie entre 1950 et 1970, puis retombe malgré les adaptations et les améliorations apportées au canal. Il s'interrompt presque totalement en 1989, victime de la concurrence du transport routier.



Le saviez-vous ?

À l'origine du canal, les bateaux étaient halés (tirés) par des chevaux marchant sur le chemin de halage. Ce n'est qu'au début du XX^e siècle que les péniches à moteur remplacent la traction animale.

UK The evolution of navigation through the centuries. From the late 17th century onwards, the canal du Midi became a major transport route for passengers and goods. It was used to export wheat, wine, salt and fabrics, and to import Mediterranean goods such as soap, rice and spices. This shaped regional trade for centuries. Navigation reached its peak in the 19th century. Around 100,000 passengers and approximately 100 million tonnes of goods travelled along the canal in 1856 alone, establishing it as a vital economic route characterised by its bustling locks and ports.

However, the arrival of the railway in 1857 triggered a gradual decline. Passenger transport was affected very quickly and the transport of goods steadily dropped over the following 40 years. There was a revival at the beginning of the 20th century, and traffic increased further still between 1950 and 1970. However, it dropped once again in 1989 due to competition from road transport, and shortly afterwards, it stopped being used completely.

Since the end of the 20th century, the canal du Midi has been used for leisure activities and tourism. Recreational boating has grown in popularity, and the canal banks have become increasingly popular places to explore. The canal now welcomes over 1.5 million visitors per year, accounting for almost 40% of river tourism activity in France.

ES La navegación evoluciona a lo largo de los siglos. Desde finales del siglo XVII, el canal du Midi se convirtió en un eje fundamental para el transporte de viajeros y mercancías. Facilitó la exportación de productos como trigo, vino, sal y tejidos, así como la importación de productos mediterráneos como el jabón, el arroz y las especias, estructurando el comercio regional durante siglos. En el siglo XIX, la navegación alcanzó su máximo auge: en 1856, cerca de 100 000 pasajeros y unos 100 millones de toneladas de mercancías transitaban por el canal, que se convirtió en una arteria económica clave, animada por la actividad de esclusas y puertos.

A partir de 1857, la llegada del ferrocarril supuso un declive progresivo: el transporte de viajeros desapareció rápidamente y el de mercancías disminuyó a lo largo de los siguientes 40 años. Tras un breve repunte a principios del siglo XX, se intensificó entre 1950 y 1970, pero el tráfico volvió a caer casi por completo en 1989, debido a la competencia del transporte por carretera.

Desde finales del siglo XX, el canal du Midi se ha convertido en un lugar de ocio y turismo: la navegación de recreo se ha desarrollado, las orillas se han convertido en espacios de paseo y descubrimiento, y hoy recibe más de 1,5 millones de visitantes al año, lo que representa cerca del 40 % del tráfico fluvial de Francia.



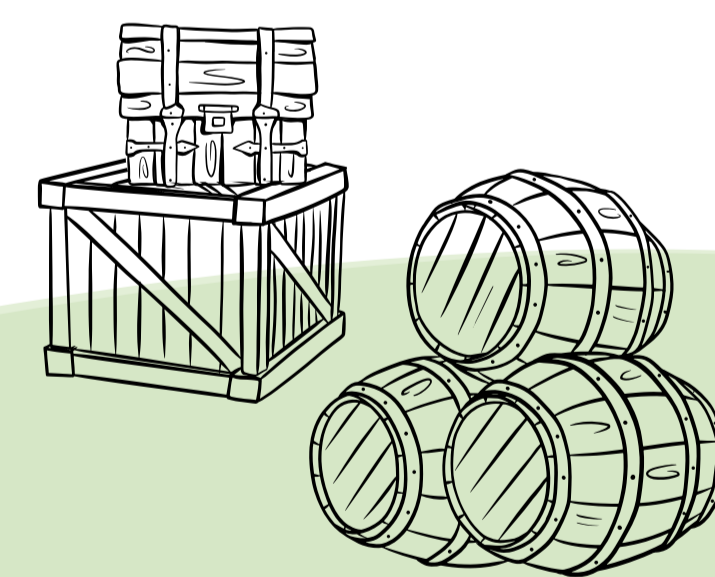
Le canal aujourd'hui, lieu de détente et de loisirs

Le canal du Midi change de rôle. Dès la fin du XX^e siècle, la navigation de plaisance se développe, les berges deviennent des lieux de promenade et de découverte, et le canal s'impose comme un espace de loisirs et de tourisme. Aujourd'hui, il accueille plus de 1,5 million de visiteurs par an et concentre près de 40 % du trafic fluvial touristique français tout en faisant l'objet de réflexions sur de nouveaux usages, comme le fret urbain.

À Retenir

1856, UNE ANNÉE RECORD

- > 100 000 passagers
- > 100 millions de tonnes de marchandises circulent sur le canal.

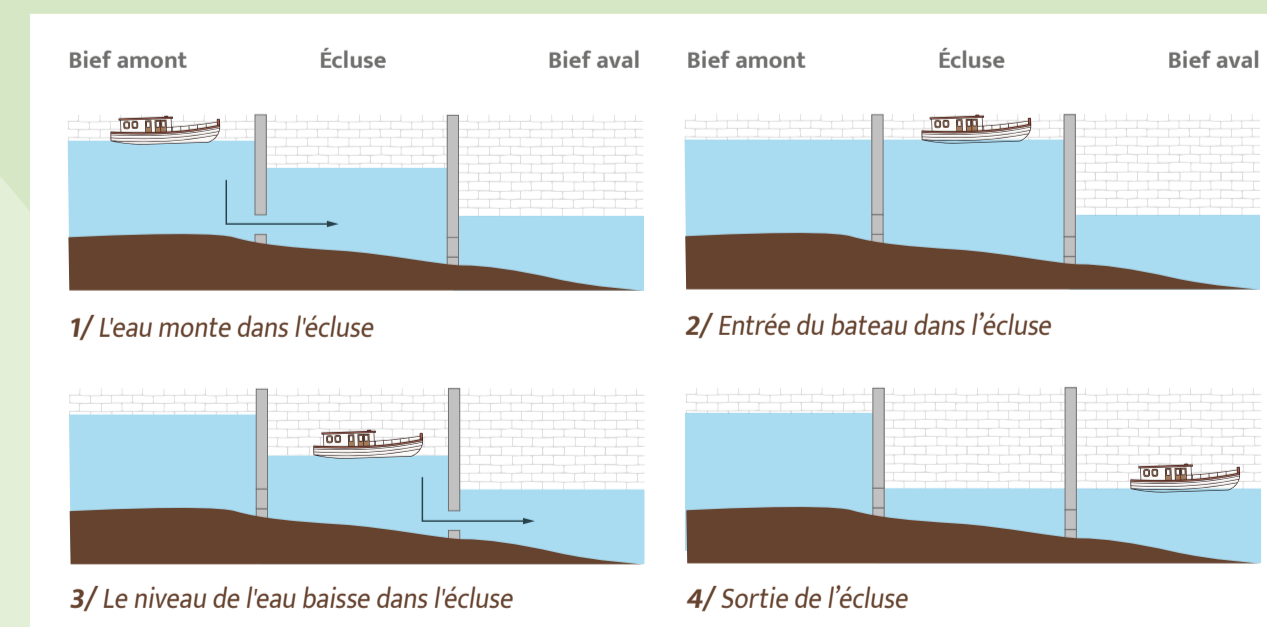


À toi de Jouer !

Si tu devais choisir une époque pour voyager sur le canal, préférerais-tu ?

- Autrefois quand les bateaux étaient tirés par des chevaux
- Aujourd'hui avec les bateaux à moteur

Regarde les dessins et découvre comment fonctionne une écluse ? Un vrai escalier à bateau !!!



Oooh ! Regarde ! Des chevaux tirent le bateau pour le faire avancer sur le canal !



Un canal pour TRANSPORTER quoi ?

À l'époque de la construction du canal du Midi, le cheval était le principal mode de transport. À l'ouverture du canal, les personnes étaient très contentes de pouvoir se déplacer en bateau.

C'était plus confortable et plus sûr ! Beaucoup de marchandises ont aussi été transportées par bateau à cette époque : du vin, du sel, du tissu...

Aujourd'hui, le canal est devenu un lieu de promenade : en bateau, à vélo ou à pied !



LES ARBRES DU CANAL en plein renouvellement

Dans l'imaginaire collectif, le canal du Midi est indissociable de ses arbres. Leur présence, leur renouvellement et leur diversité racontent une histoire en constante évolution.

Des plantations initiées par l'Homme

En 1684, après la fin des travaux de construction du canal et durant presque 100 ans, peu d'arbres ont été plantés sur les berges du canal du Midi. En 1767, un premier grand programme de plantation est adopté. Le mûrier, utilisé pour l'élevage du ver à soie, et le peuplier d'Italie, apprécié pour le bois de construction, sont plantés le long des berges. Ces arbres répondent à plusieurs objectifs : fournir des ressources, structurer les paysages et améliorer le confort des usagers du canal. Entre 1850 et 1880, une seconde grande phase de plantation transforme durablement l'image du canal. Les platanes deviennent largement majoritaires : près de 42 000 platanes sur 45 000 arbres d'alignement. Ils forment peu à peu une vaste voûte arborée, offrant ombre et fraîcheur, et deviennent indissociables du canal du Midi pendant plus d'un siècle.

Les platanes en péril avec le chancre coloré

À partir de 2006, cette image emblématique est bouleversée par la découverte du chancre coloré, un champignon microscopique qui détruit les platanes et impose leur abattage progressif.

Un programme de replantation en marche

Une troisième grande phase de plantation s'engage alors. L'objectif n'est plus de remplacer à l'identique, mais de diversifier les essences afin de renforcer la résilience de ce patrimoine arboré. Sept essences sont retenues pour leur grande hauteur, leur longévité et leur capacité d'adaptation aux milieux traversés. Le chêne chevelu devient la nouvelle essence identitaire du canal. En 2026, plus de 20 000 arbres ont déjà été replantés.



À Retenir

PLUSIEURS PROGRAMMES DE PLANTATION

- 1767 : premier programme général de plantation
- 1850-1880 : plantation des platanes
- Depuis 2006 : replantation et diversification des essences

Replanting the trees along the canal. Trees were first planted along the canal du Midi in 1767. They shaped the scenery, provided shade and supplied resources such as timber, and silkworms. In the 19th century, these were predominantly plane trees and they became known as the iconic image of the canal for over a century.

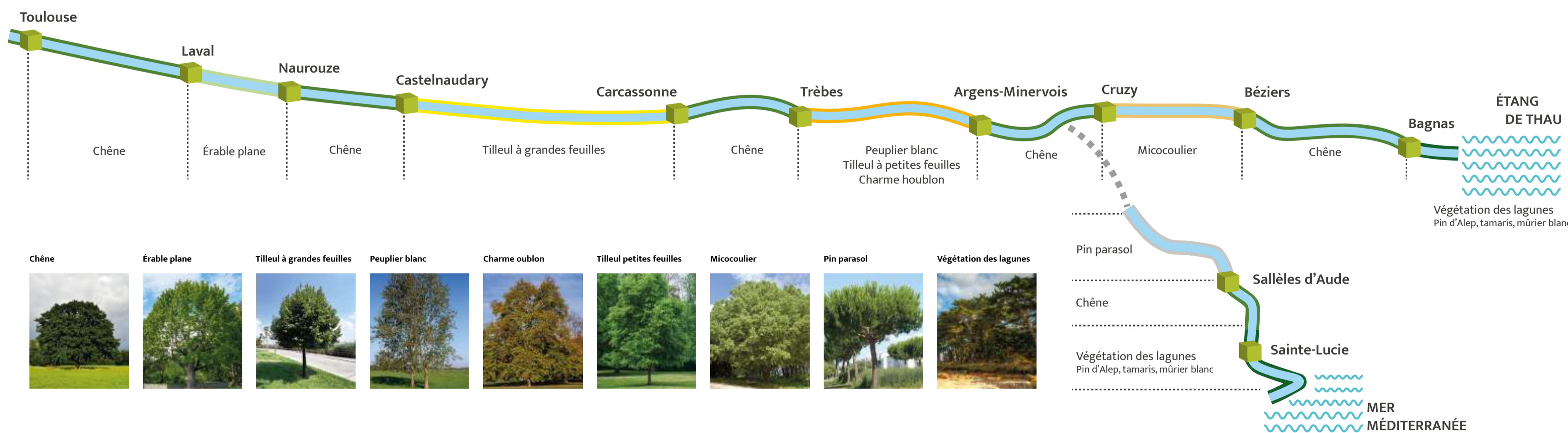
However, since 2006, a fungus called canker stain has been destroying the plane trees, which has necessitated their gradual felling. A large-scale replanting initiative has therefore been launched to introduce a variety of tree species and make this tree heritage more resilient to disease and climate change in future.

By 2025, over 20,000 trees had already been replanted along the canal to replace the felled plane trees.

Los árboles del canal se renuevan. Desde 1767 se plantaron árboles a lo largo del canal du Midi para dar sombra, estructurar el paisaje, y proporcionar recursos como madera, gusanos de seda... A partir del siglo XIX, los plátanos se convirtieron en la especie predominante, configurando durante un siglo la imagen emblemática del canal.

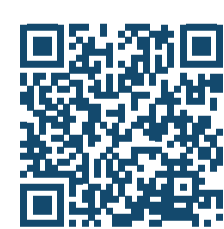
Sin embargo, desde 2006, un hongo, el chancre colorado, destruyó estos árboles y obligó a su tala progresiva. Por ello, se puso en marcha un amplio programa de replantación que introduce diversas especies de árboles con el objetivo de reforzar la resiliencia de este patrimonio frente a enfermedades y al cambio climático.

En 2025, ya se habían plantado más de 20 000 árboles a lo largo del canal para sustituir los plátanos talados.



Le saviez-vous ?

Pour mener ce projet d'ampleur de restauration de la voûte arborée, Voies navigables de France a fait appel à partir de 2012 aux mécènes. L'opération « Replantons le canal du Midi » est soutenue par plus de 1 000 donateurs et une cinquantaine d'entreprises mécènes, aux côtés des partenaires publics. La mobilisation continue...



Devenez mécènes vous aussi !



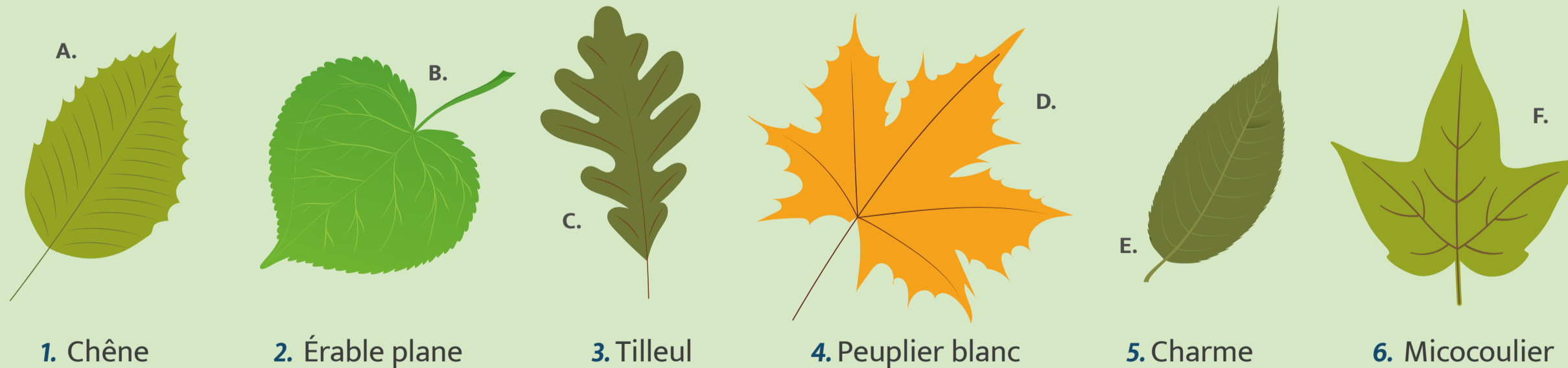
Wouaaa !
Un papillon...
Les arbres du canal
donnent de l'ombre
et abritent plein
de vie !

À toi de jouer !

Quels sont les noms des arbres que l'on trouve sur le canal du Midi ? Relie les feuilles des arbres à leur nom

Des ARBRES au bord du canal du Midi ?

Les arbres qui bordent le canal du Midi ont été plantés par l'Homme. Au début, le bois était utilisé pour construire des bateaux et des maisons. Puis, d'autres arbres ont été plantés pour apporter de l'ombre. Aujourd'hui, beaucoup d'arbres du canal du Midi ont dû être coupés car ils sont malades. De nouveaux arbres sont donc plantés pour les remplacer.



Réponses : 1/C - 2/D - 3/B - 4/F - 5/A - 6/E



BIODIVERSITE ET ENVIRONNEMENT

du canal du Midi

À travers des paysages très variés, le canal du Midi forme un lien continu entre les milieux naturels et joue un rôle essentiel pour la circulation et la survie de nombreuses espèces.

Des paysages multiples

Entre Toulouse et l'étang de Thau, le canal du Midi traverse une grande diversité de paysages. Au sortir de l'agglomération toulousaine, il traverse les plaines céréalières du Lauragais. Après Castelnaudary et Carcassonne, il file au cœur des vignes qui façonnent les paysages des Corbières et du Minervois.

Puis il rejoint le littoral méditerranéen à l'ombre des pins et des cyprès. Son système d'alimentation en eau, situé dans la montagne Noire, s'inscrit quant à lui au cœur de paysages forestiers, ponctués de prairies verdoyantes. Plus à l'est, le canal de la Robine termine son parcours à travers les étangs, dans un environnement semi-maritime.

Un corridor écologique

Sur toute sa longueur, le canal forme un long ruban d'eau qui relie entre eux de nombreux espaces naturels. Il constitue un couloir de déplacement pour les espèces animales, leur permettant de se nourrir, de se déplacer, de se reproduire ou de trouver refuge le long des berges. Plus de 300 espèces ont été recensées !

La voie d'eau, ses berges, les talus et les alignements d'arbres offrent une grande diversité de milieux. Ils abritent une biodiversité riche, aquatique et terrestre : poissons, oiseaux, chauves-souris, rapaces, libellules, salamandres, lézards, petits mammifères... et une grande variété d'espèces végétales dont certaines sont protégées.

Un environnement à protéger

Préserver cet équilibre fragile nécessite des actions concrètes. Fauche tardive, restauration des berges végétalisées, calendrier d'abattage respectant les périodes sensibles, pose de nichoirs, suivi de la qualité de l'eau ou lutte contre les pollutions font partie des mesures mises en œuvre. Le canal du Midi est ainsi un patrimoine vivant, à protéger au quotidien.



À Retenir

- Des paysages très variés
- Un milieu naturel remarquable
- Un corridor écologique continu
- Plus de 300 espèces animales recensées



Le saviez-vous ?

Le tracé sinueux du canal est dicté par la topographie. Pour limiter le dénivelé et permettre un écoulement lent, le canal du Midi suit les courbes de niveaux d'une écluse à l'autre.

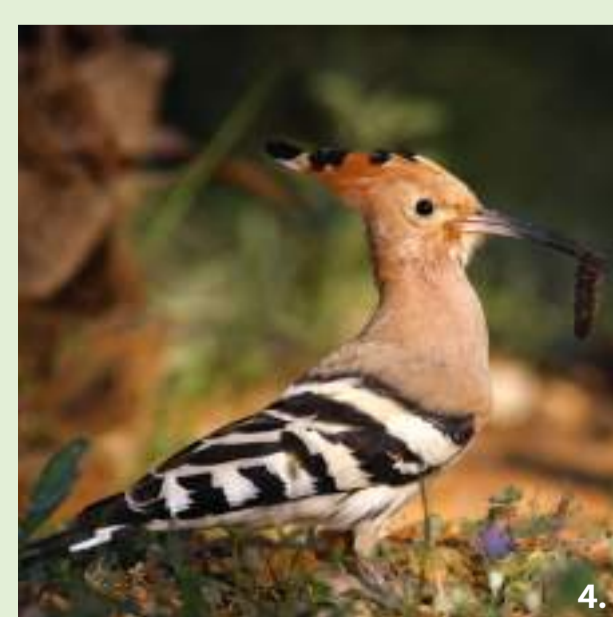
Moi aussi, je vis à côté du canal du Midi !



À toi de jouer !

Parmi les animaux suivants, trouve les deux intrus qui vivent loin du canal du Midi

Les intrus : 3, 6



Quels ANIMAUX vivent dans le canal et sur ses berges



Le canal du Midi traverse des paysages très différents : des villes, des champs, des forêts et des étangs. Il fait le lien entre tous ces milieux et permet à de nombreux êtres vivants de s'installer. Par exemple, des hiboux et des chauves-souris s'abritent dans les arbres, des salamandres et des serpents sont présents au bord de l'eau, des libellules volent au-dessus du canal et de nombreux poissons comme la carpe et même des silures vivent dedans.

🇬🇧 A true ecological corridor. The canal du Midi crosses a wide variety of landscapes between Toulouse and the Mediterranean, including cereal plains, vineyards, forests, and Mediterranean scenery.

The canal acts as a long ribbon linking these natural environments along its entire route. The waterway, its banks, and rows of trees provide a habitat for a wealth of fascinating biodiversity. More than 300 animal species have been recorded, as well as numerous protected plant species.

Today, the preservation of this fragile environment relies on management and protection measures designed to strike a balance between heritage, nature, and human activities.

🇪🇸 Un verdadero corredor ecológico. El canal du Midi, entre Toulouse y el Mediterráneo, atraviesa una gran variedad de paisajes: llanuras de cereales, viñedos, bosques, paisajes mediterráneos...

A lo largo de su recorrido, el canal du Midi forma una continuidad ecológica que conecta varios entornos naturales. El propio canal, sus orillas y las alineaciones de árboles ofrecen hábitats a una amplia biodiversidad. Se han registrado más de 300 especies animales y numerosas especies vegetales protegidas.

Hoy en día, la conservación de este entorno frágil se apoya en medidas de gestión y protección que buscan mantener un equilibrio entre patrimonio, naturaleza y actividades humanas.



DES ACTEURS ENGAGÉS pour la préservation et la transmission de ce patrimoine



Le patrimoine est l'héritage du passé dont nous profitons aujourd'hui et que nous transmettons aux générations à venir. Cette responsabilité est collective.

L'État français garant du bien UNESCO

Inscrit sur la liste du patrimoine mondial, le canal du Midi bénéficie d'une reconnaissance internationale portée par l'UNESCO. Les instances de l'UNESCO veillent au respect des engagements pris par les États signataires de la Convention du patrimoine mondial, afin de garantir la conservation de ce bien d'exception.

Au niveau national, l'État français est le garant de la préservation du canal du Midi. Celui-ci bénéficie de protections réglementaires : il est classé au titre des sites, ainsi que les paysages qu'il traverse. Certains de ses ouvrages et bâtiments sont protégés au titre des monuments historiques, selon le code du patrimoine.

Voies navigables de France (VNF), gestionnaire du canal du Midi

Voies navigables de France est l'établissement public d'État chargé de gérer, d'entretenir et de développer 6 700 km de fleuves, canaux et rivières navigables, dont le canal du Midi, fleuron du patrimoine fluvial français. VNF agit avec ses 4 000 collaborateurs au niveau national et 330 au niveau du périmètre Sud-Ouest, pour faire du fluvial un levier d'attractivité des territoires. De Bordeaux à la Méditerranée, Voies navigables de France Sud-Ouest assure la gestion quotidienne et l'entretien du canal, pour garantir le bon fonctionnement des ouvrages qui le ponctuent. La gestion de l'eau est aujourd'hui un enjeu central sur le bassin Sud-Ouest, pour permettre tous les usages du canal du Midi, tout au long de l'année. La préservation et la mise en valeur du canal du Midi est également un axe majeur en lien étroit avec les collectivités territoriales et les acteurs socio-économiques.

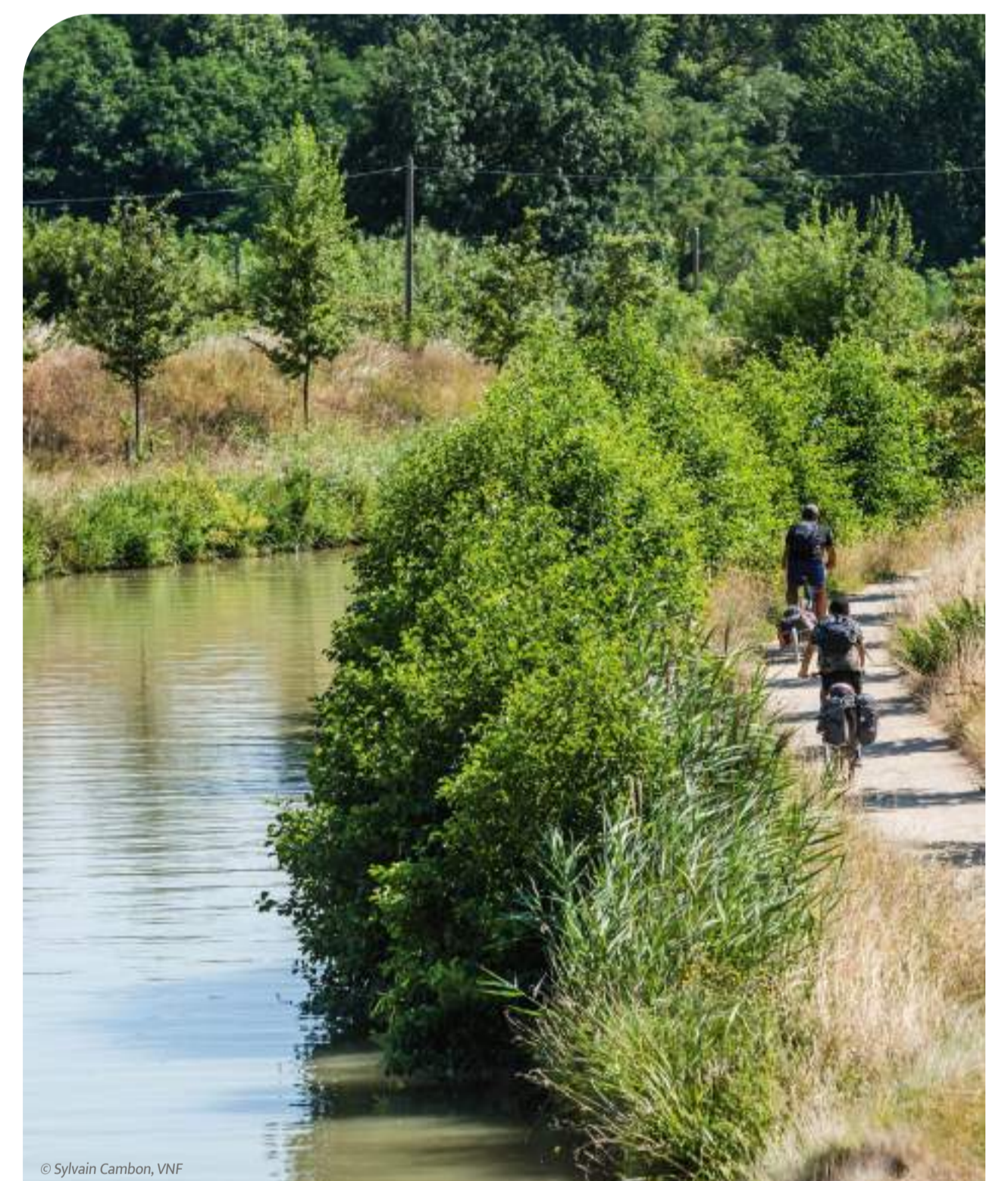
Des collectivités, des professionnels et des citoyens engagés


La Région, les Départements, les intercommunalités et les communes participent également aux aménagements, à la valorisation patrimoniale et au développement touristique du canal. Autour d'eux, de nombreux professionnels et associations contribuent à faire vivre le canal, en proposant des activités culturelles, des loisirs et des produits en lien avec son histoire et ses paysages.

Enfin, les citoyens et les visiteurs jouent eux aussi un rôle essentiel. Par leurs pratiques et leur attention portée au site, ils participent à la transmission de ce patrimoine vivant aux générations futures.

Le saviez-vous ?


De nombreuses collectivités proposent des espaces de découverte du canal du Midi : l'espace découverte du Lauragais à Port-Lauragais, le réservoir à Saint-Ferréol, la Péniche Europ'Odysée à Carcassonne, la Maison du Malpas à Colombiers, la Maison Bonnal au Somail, la Maison du site de Fonseranes à Béziers.



 It is our duty to protect this heritage. Listed as a UNESCO World Heritage Site, the canal du Midi benefits from international recognition. The French State is responsible for ensuring its protection through a range of regulatory measures.

Voies Navigables de France (VNF) is responsible for the management and maintenance of the canal. This public body oversees its operation, preservation, and promotion, in cooperation with local authorities and stakeholders.

The region, departments, municipalities, professionals, associations, and local residents all play a part in the life and promotion of the canal. Through their actions and daily use of the canal, they all contribute to passing this living heritage on to future generations.

 Un patrimonio que proteger entre todos. El canal du Midi, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, cuenta con un reconocimiento internacional. El Estado francés es responsable de garantizar su protección mediante diferentes medidas normativas.

La gestión y el mantenimiento del canal corresponden a Voies navigables de France (VNF), organismo público encargado de supervisar su explotación, conservación y valorización, en colaboración con administraciones y actores locales.

La región, los departamentos, los municipios, los profesionales, las asociaciones y los habitantes ribereños participan activamente en la vida y la promoción del canal. A través de sus acciones y de su uso cotidiano, todos contribuyen a transmitir este patrimonio vivo a las futuras generaciones.



Tu as vu ça, le canal est vidé pour les travaux !

Protéger LE CANAL DU MIDI ?

La France protège le canal du Midi pour qu'il continue à exister dans le futur. Des personnes en prennent soin toute l'année et permettent qu'il fonctionne correctement. Toi aussi, en respectant le canal et en en parlant autour de toi, tu le protèges et tu le fais connaître !

À toi de jouer !

Et toi, tu aimerais travailler auprès du canal du Midi ?

Tu préférerais faire quoi ?

- Faire des travaux sur les écluses
- Organiser des visites sur les bateaux
- Tenir un restaurant

