

Les offices de tourisme

1- CASTELNAUDARY LAURAGAIS AUDOIS

Place de la République - 11400 CASTELNAUDARY
T.+33(0)4.68.23.05.73
www.lauragais-tourisme.fr

2- AUX SOURCES DU CANAL DU MIDI

Place Philippe VI de Valois - 31250 REVEL
T.+33(0)5.34.66.67.68
www.lauragais-tourisme.fr

3- MONTAGNE NOIRE

19 place de la Mairie - 11310 SAISSAC
T.+33(0)4.68.76.64.90
www.tourisme-montagne-noire.com

4- CARCASSONNE

28 rue de Verdun - 11000 CARCASSONNE
T.+33(0)4.68.10.24.30
www.tourisme-carcassonne.fr

5- GRAND CARCASSONNE

12 av Pierre Curie - 11800 TRÈBES
T.+33(0)4.68.78.89.50
www.grand-carcassonne-tourisme.fr

6- POINT D'INFORMATION TOURISTIQUE

Capitainerie
35 quai des tonneliers - 11200 HOMPS
Tel. +33 4 68 91 18 98
lechai-portminervoises@wanadoo.fr

7- LE SOMAIL-GRAND NARBONNE

Maison Bonnal 168 Allée de la Glacière
11120 GINESTAS - T.+33(0)4.68.41.55.70
www.visit-lanarbonnaise.com

8- CAPESTANG

Maison Cantonnière
Quai Elie Amouroux - 34310 CAPESTANG
T.+33(0)4.67.37.85.29
www.tourismecanaldu midi.fr

9- DU MINERVOIS AU CAROUX

3 square de la mairie - 34 210 OLONZAC
T.+33(0)4 68 91 81 43
www.minervoises-caroux.com

10- NARBONNE

31 rue Jean Jaurès - 11100 NARBONNE
T.+33(0)4 68 65 15 60
www.narbonne-tourisme.com

11- MAISON DU MALPAS - LA DOMITIENNE

Route de l'Oppidum - 34440 COLOMBIERS
T.+33(0) 4 67 32 88 77
www.lemalpas.com



PEPFC 18-21-188 / Centre PEPFC / Ce portail est issu de fonds publics corrééliens et de sources corrééliennes / pepfc-france.org

Canal du Midi

ligne de vies



Le Canal du Midi est reconnu patrimoine de l'humanité par l'Unesco depuis 1996. Monument admirable pour ses aménagements techniques, architecturaux et paysagers, le canal est avant tout un ouvrage "utilitaire" pensé et réalisé par Pierre-Paul Riquet en vue de favoriser les échanges. Cette brochure vous invite à découvrir la dimension humaine du canal du Midi, à mieux comprendre son intégration dans un territoire habité. Le canal du Midi, acteur de la Grande Histoire, mais aussi de nos histoires de vie.

- PARTENAIRES FINANCIERS -



- PARTENAIRES ASSOCIÉS -



- CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES -

Pays Touristique Corbières Minervoises/ Céline et Gilles Deschamps, A. Falvard, Le Grand Narbonne - J. Belondrade, J.B. Roubinet, Vnf, Editions N.G. Pays Carcassonnais, P. Benoist, Communauté de communes Plémont d'Alaric, Vnf - J. Noisette, A. Falvard, L'Abadie, Eburogamus, Editions Boulet, Editions IRIS, Editions Joubert, Editions Labouche Frères, Editions Loupiac, Editions Paulin Boutet, V. Lafon, OT Somail, D. Viet Illustrations : Archives VNF, Monette Mornet, J.P. Sarret

Conception et rédaction : C.Claustre - Conception graphique : J.B.Roubinet - Remerciements à Vnf pour les documents d'archives

En occitan, l'òbra se ditz lo canal de Riquet

La voie d'eau traverse

et relie des territoires

DE L'ATLANTIQUE À LA MÉDITERRANÉE

De la Mar Nòstra a la Mar Granda,
un canal entre doas mars e tres montanhas

Relier l'Atlantique à la Méditerranée, en évitant le détroit de Gibraltar, représentait un vieux rêve depuis l'Antiquité.

Ce projet, a priori irréalisable, voit pourtant le jour au printemps 1681, sous le règne de Louis XIV, suite à la rencontre de deux hommes visionnaires, Pierre-Paul Riquet, fermier des Gabelles du Languedoc et Colbert, contrôleur des Finances du roi.

Le conflit franco-espagnol se termine avec le Traité des Pyrénées en 1659. Les échanges internationaux sont alors dominés par l'Angleterre et la Hollande. Dans le royaume, les moyens de communication sont mal entretenus, peu sûrs, empêchant le développement du commerce intérieur. La province du Languedoc dispose de nombreuses ressources comme le blé, le vin, les draps, la soie et le sel, mais reste isolée et peine à exporter ses matières premières dans les autres régions.

Le projet grandiose de Pierre-Paul Riquet s'inscrit dans le dessein royal de restaurer la puissance économique et le rayonnement de la France. Louis XIV affirme son pouvoir politique et affiche l'ambition de marquer son siècle. Grâce à son ingéniosité et à sa persévérance, Pierre-Paul Riquet résout les problèmes techniques liés à la construction de l'ouvrage. Il trouve le moyen d'alimenter le canal en conduisant l'eau de la Montagne Noire au seuil de Naurouze, ligne de partage des eaux entre l'Atlantique et la Méditerranée.

En quatorze ans, le canal royal en Languedoc est réalisé. Toulouse et Sète sont reliés par deux cent quarante kilomètres de voies désormais navigables. A l'ouest, la jonction avec l'Atlantique devient envisageable, via la Garonne navigable jusqu'à Bordeaux... A l'est, se profilent Marseille, le Rhône et les canaux du nord de l'Europe.

Le désenclavement du Languedoc est en marche.



Le canal du Midi est alimenté par un réseau de cours d'eau de la Montagne Noire, complété de prises d'eau dans les fleuves et rivières : le Fresquel, l'Aude, l'Orb, l'Hérault... Le système d'alimentation du canal du Midi imaginé par Riquet est simple, mais fort ingénieux. La rigole de la Montagne alimente le réservoir de Saint-Ferréol : la rigole de la Plaine conduit les eaux du Sor et du barrage au seuil de Naurouze, lesquelles s'écoulent à l'ouest vers l'Atlantique, et à l'est vers la Méditerranée.



Une voie de transport

LES MARCHANDISES

De tèrras de blat en tèrras de vinha : de pan e de vin, lo rei pòt venir !



La fonction première du canal du Midi fut le transport de marchandises. Pendant plus de trois siècles, à côté des céréales et du vin, productions emblématiques de la région, une multitude de produits est acheminée par la voie d'eau.

Au cours du temps, cette activité connaît des fortunes diverses. La navigation est ouverte en 1681 par les commissaires du roi. Ils se rendent à Béziers, à la tête de vingt trois barques chargées de produits destinés à la foire de Beaucaire. Le «chemin d'eau» remporte dès son ouverture, et pendant un certain temps, un réel succès.

En 1858, la concurrence du train porte un rude coup aux voies navigables. Les actionnaires de la Compagnie du canal du Midi confient le canal pour une durée de quarante ans à la Compagnie des chemins de fer du Midi. Pour favoriser son propre mode de transport, celle-ci taxe fortement le trafic commercial du canal. L'activité baisse inexorablement, même si elle connaît une reprise après 1898, suite au rachat par l'État de la propriété du canal. En 1920, l'arrivée des péniches à moteur relance le fret. Le plus fort tonnage de marchandises transportées est comptabilisé dans les années 1970. Le canal souffre néanmoins de son inadaptation face à l'augmentation de la taille des péniches. L'État tente de relancer les travaux de modernisation du canal pour le mettre aux normes du gabarit Freycinet et permettre la navigation de plus gros bateaux. Cette mise aux normes est entamée mais elle ne sera jamais finalisée sur l'ensemble du parcours.

Les deux derniers bateaux, le Bacchus et le Dionysos, arrêtent leur activité sur le canal du Midi en 1989.

FIN DU FRET? PEUT-ÊTRE PAS!

Aujourd'hui, un mouvement national émerge pour promouvoir l'approvisionnement des centres urbains par voie fluviale. Des pionniers réinventent le transport de marchandises sur la voie d'eau : le circuit court fluvial. Des péniches embarquent des produits locaux, issus du monde rural, et les distribuent le long du parcours à des consommateurs réunis en Amap (Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne), groupements d'achat ou lors d'escales organisées autour de marchés de producteurs.



Une voie de transport

PARMI LES PRODUITS TRANSPORTÉS

De tèrras de blat en tèrras de vinha : de pan e de vin, lo rei pòt venir !

LE VIN

A la fin du XVIIIe siècle, la création du port de Sète facilite l'exportation. Vin, muscat, blanquette et eau de vie empruntent le canal du Midi et partent vers l'Italie, l'Espagne, l'Europe du nord, la Baltique. En 1710, Paris importe mille tonneaux de vin des Corbières, du Minervois et de Saint-Chinian. Au XIXe siècle, la monoculture de la vigne s'impose. Le canal permet de desservir un ensemble interrégional de Bordeaux à Marseille. Des barriques sont chargées sur les « barques de patron », puis vient le temps « des pinardiers », bateaux dans lesquels sont aménagées des cuves. Le chargement s'effectue dans les ports et tout au long du trajet. De nos jours, les vigneron des appellations Corbières, Minervois, Saint-Chinian, Cabardès n'utilisent plus le canal pour transporter le vin, mais proposent des dégustations de leurs meilleurs crus dans les caveaux jalonnant la voie d'eau.

LES CÉRÉALES

Le Lauragais s'est imposé comme une région productrice de céréales ; en attestent les nombreux moulins à vent fariniers. L'introduction du maïs au XVIIIe siècle modifie l'économie locale et devient la base de l'alimentation des lauragais. Les excédents de blé sont alors exportés vers les régions déficitaires du bas Languedoc et de la Provence. Le canal arrive à point nommé ! Plus tard, les blés traditionnels et blés durs du Lauragais, chargés entre Bram et Toulouse, vont jusqu'aux ports de Marseille et de Bordeaux. Si cet acheminement ne se fait plus par le canal du Midi, les céréales du Lauragais sont toujours exportées vers le bassin méditerranéen, via Port-la-Nouvelle.



HYDROCARBURES, ENGRAIS...

Dans un tout autre registre, pétrole, soufre, sable, chaux, pouzzolane et autres matériaux de construction ont constitué au cours du XXe siècle les bases d'un trafic régulier et non négligeable alimentant les ports locaux.



LE MARBRE

Le marbre rose de Caunes-Minervois, utilisé pour le Trianon à Versailles, l'arc de triomphe du Carrousel, l'Opéra Garnier à Paris, est embarqué à Puichéric, puis acheminé par le canal du Midi, la Garonne et la Seine avec une liaison maritime Bordeaux-Le Havre. Les carrières de marbre sont toujours en activité.



LE SEL

Chargé à Port-la-Nouvelle ou à Port-Saint-Louis-du-Rhône, à destination de Bordeaux, le sel est notamment utilisé par les morutiers. Non loin du canal de la Robine, les salins de Gruissan nous plongent dans cette production originale.



L'ARSENIC

Plus surprenant, le port de Carcassonne recevait de l'arsenic, via le canal du Midi. Ce transport était lié à l'exploitation des mines d'or de Salsine, aujourd'hui fermées.

Une voie de transport

ILS AURAIENT PU EMPRUNTER...

... LA BARQUE DE POSTE



PIERRE, valet au service de M. de Lambert.
Septembre 1693.

« Comme chaque semaine, nous venons de visiter la propriété de mon maître près de Castelnaudary. Demain, il reçoit la noblesse dans son hôtel particulier de Toulouse et m'a chargé de rapporter de ses terres, volailles, oeufs, légumes, gibiers. Il y avait foule sur la barque, et j'ai dû jouer des coudes. »



HONORÉ, soldat. Mars 1795.

« On nous envoie en Roussillon combattre les espagnols. On doit rejoindre les troupes du général Dugommier... On va en découvrir... Qu'est-ce qu'ils ont à nous regarder d'un drôle d'air tous ces bourgeois. Ils ont dû voir trop de soldats ! »

JEAN, envoyé aux galères. Août 1702.

« C'est bien ma veine. C'est la deuxième fois que je ne fais prendre la main dans le sac et après mon évasion... 15 ans de galères, c'est cher payé... Ces fers ne font mal... Combien de temps encore jusqu'à Marseille ? »



ELISE, 10 ans. Juin 1845.

« Pour mon anniversaire, père a décidé de nous amener à la mer avec Louis. Je n'ai pas pu dormir de la nuit. Nous avons embarqué à Toulouse et bientôt nous allons arriver à La Nouvelle. Je n'ai jamais vu la mer. »



JULIEN, marchand de draps de Carcassonne.
Juillet 1760.

« Dans 2 jours, la foire de la Sainte-Madeleine à Beaucaire ! Mon commis doit avoir déjà réceptionné la marchandise. J'espère vendre tous les lots un bon prix. Dire que ces draps vont partir dans toute la Méditerranée ! »



MARIUS, ouvrier. 1857.

« Solange voulait aller voir sa vieille tante à Béziers. Même avec le service accéléré de la barque de poste, elle aurait mis 36 heures, la pauvre ! Je lui ai payé son premier billet de train. C'est fabuleux, en partant le matin à 7 heures de Toulouse, elle a réussi à déjeuner avec sa tante. Ah le progrès ! »

« Les personnages et les situations de ce récit étant purement fictifs, toute ressemblance avec des personnes ou des situations existantes ou ayant existé ne saurait être que fortuite. »

Une voie de transport

DU VOYAGE D'EXPLORATION ...

... À LA PLAISANCE

La plaisance s'est développée sans que l'on s'en aperçoive.

Au siècle des Lumières déjà, naviguer sur le canal du Midi contribue à alimenter les esprits curieux et avides de connaissances. Thomas Jefferson, ambassadeur et futur président des Etats-Unis d'Amérique ira jusqu'à démonter son carrosse pour l'installer sur un bateau.

En 1836, G. de Caraman publie le premier Guide du voyageur sur le canal du Midi, prodiguant de multiples conseils et informations utiles. Vient ensuite l'époque des voiliers. Après-guerre, quelques bateaux, mâts rabattus, s'aventurent sur la voie d'eau. Leurs propriétaires, d'origine anglaise pour la plupart, cherchent à rejoindre la Méditerranée. D'autres navigateurs, amateurs de canaux, flânent à la découverte du Midi. Ces voyageurs extraordinaires, aux origines lointaines, attisent la curiosité des riverains. C'est le temps de l'échange : un sourire, un mot, un verre, une carte postale... Au milieu des années 1970, les premières compagnies de location de bateaux, toujours d'origine anglaise, s'implantent le long du canal. La plaisance se développe.



Grâce à la location, tout le monde peut être capitaine une semaine, une journée, une heure. Pas besoin de permis ni d'expérience, quelques explications, et c'est parti ! C'est aussi facile que cela ! Enfin presque. Les débutants peuvent avoir quelques surprises : un bateau amarré par inadvertance dans l'écluse... se retrouve suspendu au-dessus de l'eau ; un apéritif un peu trop arrosé... le pont que l'on doit franchir paraît finalement trop étroit ; un pari avec un ami... c'est l'excès de vitesse assuré. Alors, pour naviguer en toute quiétude et découvrir les richesses et nuances des espaces traversés, mieux vaut suivre quelques règles...



RÈGLES DE NAVIGATION

Les périodes et horaires de navigation sont réglementés. De mi-mars à fin octobre, la navigation sur le canal est libre et ouverte. En dehors de cette période, elle est à la demande.

Un péage est appliqué à la navigation de plaisance privée et professionnelle. Les recettes sont affectées à l'entretien et à l'exploitation du réseau.

Les chômages du canal sont des périodes fixées pendant lesquelles la navigation est interrompue. L'établissement gestionnaire, Voies navigables de France profite de ces moments pour effectuer les travaux d'entretien et de réparation des ouvrages.

La vitesse de navigation est limitée à 8 km/h. Une vitesse excessive dégrade les berges.

La traversée des ports est limitée à 3 km/h.

Comme sur route, la navigation se fait à droite et la priorité est au bateau avalant (sens du courant).

Il est interdit d'amarrer les bateaux aux arbres.

Vigilance, respect et convivialité sont les maîtres-mots de la navigation.



Une voie au service des activités humaines

LES PORTS ET LES ACTIVITÉS LIÉES AUX PORTS

Dans les ports de mar, de canaux, de ruis ou de montagne s'entremêlent mondes différents.

Au cours du temps, l'utilisation du canal du Midi a suscité l'implantation de multiples activités : chantiers navals pour la construction et la réparation des barques, auberges pour l'accueil des voyageurs, métiers liés au soin des chevaux, mais encore foudriers, tonneliers, cordiers, etc. Certaines de ces activités ont disparu, d'autres se sont adaptées ou se sont créées avec l'arrivée de la plaisance. Les ports sont les témoins de cette évolution : découvrons-les au fil des haltes...

Port de Capestang

La barque de poste est souvent amarrée au port de Capestang, non loin de l'office de tourisme intercommunal du canal du Midi, lui-même situé dans l'ancienne maison cantonnière. Le bâtiment abritait autrefois le personnel qui surveillait le canal, et au sous-sol, un relais de chevaux, pour la navigation accélérée. Le port est aujourd'hui consacré à la plaisance.



Port du Somail

Bâti par Riquet au XVII^e siècle, le port du Somail était une halte importante pour les voyageurs de la barque de poste. Divers bâtiments datent de la construction du canal et témoignent des activités d'accueil des passagers et marchandises : la chapelle, le bâtiment de l'auberge, les entrepôts, la glacière. A l'époque, comme en attestent quelques écrits, la concurrence entre auberges était rude.



Port de Homps

À son apogée, Homps fut le troisième port du canal. Etant un des seuls ports où les péniches peuvent manœuvrer, il devint une plaque-tournante de la batellerie. Pendant de longues décennies, le promeneur put observer un ballet incessant de bateaux venant charger barriques et tonneaux à destination des grands ports de Bordeaux, Toulouse et Sète. Sur le quai des Tonneliers, les vigneron du Minervois ont installé leur «Maison des Vins» : l'occasion de découvrir caves et domaines de l'appellation !



Port de Narbonne

Une halte en cœur de ville ! Narbonne est traversée par la « Robine », qui signifie « canal » en occitan. Longue de trente deux kilomètres, cette voie d'eau permet d'assurer la liaison entre l'Aude et la Méditerranée. Au nord, un autre canal, le canal de Jonction, relie l'Aude au canal du Midi. Au sud, se profile l'île préservée de Sainte-Lucie, puis Port-la-Nouvelle et le grand large. Près de l'écluse de Mandirac, une équipe de charpentiers de marine restaure d'anciens bateaux.



Port de Sallèles-d'Aude

En 1776, le creusement du canal de Jonction, permettant d'assurer la liaison entre le canal du Midi et le canal de la Robine, bouleverse l'économie du village. Le port accueillait un « radoub » : cale sèche, aménagée au bord du bassin de l'écluse aval, servant à construire et réparer les péniches. Aujourd'hui, la renommée du village est due au site d'Amphoralis, où sont présentés les ateliers antiques de fabrication d'amphores.



Port de la Redorte

Le port de la Redorte était connu pour sa fabrique de tonneaux à vin. Entre les deux guerres, des négociants en vin y établirent leurs chais et leurs maisons. Le port drainait les vins de tout le Haut Minervois. Outre les négociants, cette activité faisait travailler une foule d'employés et d'artisans tels que des foudriers, des tonneliers, des charbons-bourreliers... Aujourd'hui, place au spectacle ! En période estivale, le port accueille spectacles et animations dans le cadre des «Jeudis de la Redorte».



Une voie au service des activités humaines

LES PORTS ET LES ACTIVITÉS LIÉES AUX PORTS

Dans les ports de mar, de canals, de rius o de montanha s'entremesclan mondes diferents.

Port de Trèbes

Le tracé initial du canal devait se terminer à Trèbes, les bateaux devant ensuite emprunter l'Aude jusqu'à la Méditerranée. L'histoire en décida autrement et le canal ne s'arrêta pas ici. Trèbes accueillit la construction d'un moulin hydraulique le long du canal et servit de « couchée » aux voyageurs de la barque de poste. Aujourd'hui port de plaisance, il accueille les voyageurs et abrite une des sociétés de locations de bateaux sans permis.



Port de Castelnaudary

Pierre-Paul Riquet et François Andréossy, géomètre expert, ont fait de Castelnaudary le cœur technologique de cet ouvrage, grâce à la construction du Grand Bassin. C'est la seule étendue d'eau de cette dimension (sept hectares) entre Toulouse et Sète. Hier, centre névralgique du commerce du grain, étape de la barque de poste, la capitale du Lauragais offre aujourd'hui au plaisancier, une halte incontournable.



Port de Carcassonne

À l'origine, le canal du Midi ne traversait pas Carcassonne. Contrairement à Castelnaudary, les édiles de la ville ne mirent pas la main à la poche pour financer les surcoûts du passage du canal près de la bastide Saint-Louis. Dès la mise en service, négociants et manufacturiers de la ville comprirent l'erreur commise. Ce n'est qu'en 1810, grâce à la mise en service d'un nouveau tracé, que le canal traversera Carcassonne. Avec la célèbre cité médiévale, la ville peut aujourd'hui s'enorgueillir d'offrir aux visiteurs deux joyaux classés par l'Unesco au patrimoine mondial de l'humanité.



Revel - Saint-Ferréol

Aux sources du canal du Midi, à Revel, le barrage de Saint-Ferréol revêt une importance particulière dans l'histoire et la vie du canal du Midi. La « Maison de l'Ingénieur », construite vers 1750 à l'aval du barrage de Saint-Ferréol, servait jadis de logement aux ingénieurs et aux ouvriers chargés de l'entretien du barrage. Elle abrite aujourd'hui le Musée et Jardins du canal du Midi qui permet de découvrir, de manière ludique et interactive, la fabuleuse épopée de la construction de l'ouvrage, ainsi que la vie de son ingénieur créateur : Pierre-Paul Riquet.



HISTOIRE VRAIE

Dans une lettre adressée aux autorités du canal, le propriétaire d'une nouvelle auberge dénonce les agissements de son concurrent, implanté depuis longtemps au Somail.

« Depuis la mort de Monsieur Andréossy, on a tout fait pour faire tomber ce nouvel établissement. On a changé le point de débarquement du bateau de poste et on l'a rapproché de l'ancienne auberge afin d'y attirer tous les voyageurs. On a défendu au Sieur Réalou (nouvel aubergiste) et à ses gens d'approcher à plus de dix pas du bateau de poste afin qu'ils ne puissent aller prendre les effets des voyageurs. Et pour comble de méchanceté, l'aubergiste de l'ancienne auberge a établi deux grosses cloches qu'il fait sonner avec fracas à l'arrivée du bateau pour empêcher les voyageurs d'entendre la voix du Sieur Réalou et les invitations qu'il ne peut que leur adresser de loin ».

Port de Bram

Bram, renouant avec sa position de carrefour antique que l'on peut découvrir au musée « Eburogamus », voit renaître son activité marchande grâce au canal du Midi. Il devient alors l'un des principaux ports du Lauragais. En 1808 est érigée la maison de service où s'exerçait le « contrôle intermédiaire des droits de navigation ». On y embarquait les fourrages, le blé et l'avoine récoltés dans les régions proches, ainsi que le bois de la Montagne Noire. Le « Port canal » accueille aujourd'hui près de cinq mille bateaux dans une ambiance bucolique.



Une voie au service des activités humaines

GENS DE L'EAU, GENS DE TERRE

Gens de l'aiga e gens de la tèrra : los uns son res sens los autres.



LES MARINIERS, LES GENS DE L'EAU

Les bateliers du canal du Midi habitaient avec leur famille sur les embarcations. Nomades dans une société sédentaire, ils étaient souvent considérés avec suspicion, parfois avec envie. Gens de l'eau, ils ont vécu en marge de la société de terre tout en la côtoyant continuellement et en échangeant avec elle.

LES ÉCLUSIERS, LES GENS DE TERRE

Soixante quatre écluses sur l'ensemble du parcours, ce n'est pas rien ! Avant la mécanisation des écluses dans les années 1980, les portes étaient ouvertes à la main par l'éclusier ou l'éclusière.

Maître de son domaine, organisé autour de la maison éclusière, il menait une vie quasi autarcique, rythmée par le passage et parfois l'impatience des utilisateurs de la voie d'eau. Employés de l'établissement public administratif Voies navigables de France, les éclusiers sont aujourd'hui chargés de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la voie d'eau, ainsi que de la police de la navigation. L'éclusier est en poste sur une ou plusieurs écluses mécanisées. En tant que « Chef de l'écluse », il en assume la responsabilité. Les éclusiers ont également en charge l'entretien courant des ouvrages et de leurs abords, ainsi que la surveillance du niveau du plan d'eau permettant d'assurer la navigation.



LES AGENTS D'ENTRETIEN DE LA VOIE D'EAU

L'entretien du canal et de ses abords : une préoccupation, depuis l'époque de Riquet.

Le chemin de halage, ou francs-bords, appartient au domaine du canal du Midi. Utilisé par les chevaux pour tirer les barques jusque dans les années 1930, ce chemin est de nos jours fréquenté pour les loisirs.

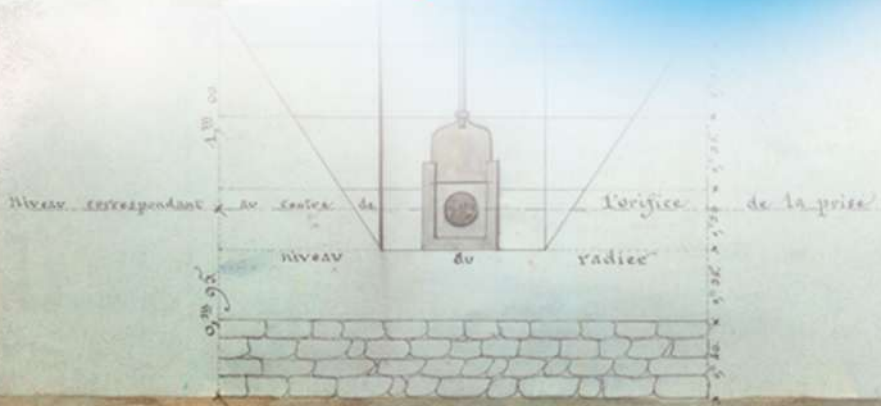
Environ trois cent vingt employés de Voies navigables de France sont chargés d'assurer son entretien et son exploitation. La voie d'eau s'ensable et s'envase avec les alluvions. Elle se comble avec les branchages. Les feuilles des arbres, les herbes envahissent les retenues et les épanchoirs. La pluie, le gel, la sécheresse menacent l'ouvrage. Chaque hiver, une période de chômage permet d'effectuer les travaux d'entretien et de restauration. Pour assurer la navigation, des programmes de dragage sont effectués.



Une voie au service des activités humaines

L'USAGE DE L'EAU

Hier comme aujourd'hui, la gestion de l'eau constitue un enjeu important dans une région où cette ressource est plutôt rare. Au-delà de la navigation, les hommes ont depuis toujours cherché à optimiser la dimension hydraulique du canal du Midi. Le système d'alimentation de l'ouvrage, qui s'est adapté au fil du temps, assure le maintien de l'étiage du réseau hydrographique.



L'aiga : per la ruscada, las sopas, las lagremas, per se lavar, asagar l'òrt, navegar, beure e abeurar... mas pas per metre dins lo vin !

L'IRRIGATION

Durant la saison sèche, le canal sert de réservoir pour l'agriculture. Près de 700 vannes d'irrigation sont installées le long des berges. 40% des eaux environ servent à l'irrigation de près de 40 000 hectares de terres agricoles. Ce rôle fondamental du canal explique en grande partie son maintien par l'État depuis la fin du commerce marchand. Le barrage de la Ganguise et la station de Naurouze constituent, avec le canal du Midi, des éléments-clés du système d'irrigation du Lauragais, autour de Castelnaudary. Cette eau a également été utilisée dans les secteurs viticoles, notamment le Minervois. Les prises d'eau sont utilisées pour arroser les vignes proches du canal. En 1900, les vignerons s'en servent pour noyer le phylloxéra dans les vignes. De nos jours, avec le réchauffement climatique et la raréfaction de la ressource en eau, la question de l'irrigation du vignoble refait surface.



LA FORCE HYDROLIQUE

Le Lauragais, région céréalière par excellence, est connu avant tout pour ses moulins à vent. Mais, profitant de l'énergie hydraulique dégagée par d'ingénieux systèmes installés aux écluses, une dizaine de moulins seront construits le long du canal, de Toulouse à Trèbes. On en retrouve des traces aux écluses de Toulouse (les Minimes, Matabiau et Bayard), Castanet, Ayguesvives, Naurouze, La Planque, Castelnaudary, Gay, Le Vivier, Trèbes. Moulins à blé, moulins à scie, moulins à plâtre, les usages varient. Le dernier en activité, à l'écluse « Le Vivier », a continué à produire de la farine jusqu'en juin 2013.



LES USAGES DOMESTIQUES

Laver le linge, abreuver les troupeaux, nettoyer les rues des villages, arroser les jardins grâce aux « bouches du Roi » encore en fonction... l'eau du canal du Midi sert également à ce que l'on a coutume d'appeler les usages domestiques. Pour maintenir l'équilibre en eau et respecter l'ouvrage, cette utilisation est très réglementée. L'état des abreuvoirs est scrupuleusement tenu à jour par l'administration du canal. Un troupeau qui vient boire sans autorisation et c'est un procès-verbal assuré. L'exploitation des lavoirs fait l'objet d'affermage. Leur utilisation est probablement payante.



Le Canal de demain

UN PAYSAGE EN ÉVOLUTION

Avec le classement au patrimoine mondial de l'humanité, le canal du Midi et son paysage actuel sont figés en une image d'Épinal.

Qui n'a pas en tête une paisible voie d'eau scintillante sous la voûte ombragée des platanes ? Pourtant un champignon microscopique vient bouleverser cette vision idyllique. Les quarante deux mille platanes, constituant la majorité des plantations d'alignement du canal, sont menacés.

Pour enrayer la pandémie, des mesures d'abattage ont été prises dans les secteurs les plus touchés.

Un plan de gestion et de replantation est engagé. L'implantation d'essences nouvelles – aux caractéristiques similaires à celles du platane, dont le fameux effet de voûte – va être expérimentée.

Le canal du Midi évolue et se façonne avec le temps, au gré des usages et des générations.

Les transformations du paysage imposées aujourd'hui relèvent d'un processus d'adaptation permanent propre à tout patrimoine vivant.



Coupe du Canal du Midi et de la Ste-François-Jolies



coupe du canal datant de 1767

A L'ORIGINE...

Le canal du Midi n'a pas toujours été planté de platanes. Sa gestion privée, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, incite les propriétaires à chercher toutes les rentrées possibles d'argent, et à optimiser le canal du Midi et ses francs-bords. Des céréales, des fourrages occupent les bords. Les arbres servent de bois d'œuvre et de chauffage...

Demam, se volèm e se fasèm, lo canal de Riquet serà encara e totjorn camin de vida e de rescontres.



LE CHANCRE COLORÉ DU PLATANE

Le chancre coloré est un champignon microscopique, le *Ceratocystis platani*, s'attaquant exclusivement aux platanes. Probablement introduit en France en 1945 par des caisses de munitions en bois de platane infecté importées des Etats-Unis, il pénètre au cœur de l'arbre sain et le tue en 6 mois à 3 ans seulement.

Découvertes dans les années 1970 en Provence, les premières contaminations ont été observées le long du canal du Midi en 2006. Une simple blessure peut infecter un arbre.

CASTING POUR UN PLAN DE REPLANTATION

Selon les préconisations des experts missionnés par voies navigables de France, ce plan s'appuierait sur :

- **UNE ESSENCE « JALON »** récurrente sur tout le linéaire et représentant 40% des alignements. Pour trouver cette essence, le casting est exigeant : taille supérieure à 30 mètres, capable de se développer en bordure d'eau, longévité (150 à 200 ans), non vulnérable aux parasites, adaptable à une large gamme de types de sols et de milieux, offrant un ombrage de qualité, en forme de voûte, marquant le rythme des saisons, possédant une écorce claire... Le Chêne Chevelu a finalement été choisi comme essence jalon.

- **LES ESPÈCES INTERCALAIRES SÉLECTIONNÉES**, sont le peuplier blanc, l'érable plane, le tilleul à grande feuille, le micocoulier, le pin parasol et la végétation mixte adaptée au sol salé de type tam-aris, pin d'Alep et mûrier blanc.

Pour participer à la restauration du Canal du Midi, faites un don sur : www.replantonslecanaldumidi.fr