

LES BERGES DU CANAL DU MIDI

Le 15 mai 2016

Rejoindre l'Atlantique à la Méditerranée, ils y ont tous pensé, de Néron à Henri IV en passant par Charlemagne, mais seul Pierre Paul Riquet l'a fait. On est sous Louis XIV entre 1667 lorsque les travaux débutent jusqu'à l'inauguration en 1681.

POURQUOI UN CANAL :

Pour transporter les marchandises de l'atlantique à la méditerranée il fallait une myriade de charrettes à bœufs, ou le bateau. Mais ce voyage est long, dangereux et cher en taxes. Les côtes Portugaises et Espagnoles sont infestées de flibustiers et pirates de tous poils. Un canal apporterait la rapidité, la sécurité et du travail pour les locaux (déjà on pensait à utiliser la main d'œuvre locale...)

Mais les problèmes techniques sont là : comment venir à bout des dénivelés, de la mise en eau, du passage des écluses, du maintien de l'eau dans le canal toute l'année, à quel cout et qui va payer... ? Autant de questions qui ont découragé les prédécesseurs de PP Riquet.

PIERRE PAUL RIQUET :

Né à Béziers aux environs de 1609 (son extrait de naissance n'a jamais été retrouvé), il est mort et enterré à Toulouse le 1^{er} octobre 1680, à l'âge de 71 ans, âge canonique pour l'époque ou la moyenne d'âge était de 40 ans. Son père, notaire et procureur du Roy est un homme d'affaires qui transmet à son fils cet aspect de sa personnalité.

Marié à Béziers en 1637, il aura 5 enfants. Installé à Revel comme fermier de la gabelle (collecteur de l'impôt sur le sel), il amasse une belle fortune. Depuis son enfance, il se passionne pour ce qui sera **SON** canal du Midi. Pendant 30 ans, il cogite, se forme à l'hydrographie de la montagne Noire, fait des plans.

Travailleur infatigable, imaginatif, audacieux, observateur, entrepreneur, meneur d'hommes, mais humain, il est peut-être le précurseur de la Sécurité Sociale. Payer ses ouvriers plus que les autres, même pendant les jours fériés, même pendant leurs arrêts de maladie, il se fera quelques ennemis parmi ses copains entrepreneurs pour qui le travailleur est plus un esclave ou un serf qu'un être humain, mais maintenant les patrons ne pensent plus comme ça...

En fait il aurait pu inventer le syndicalisme ouvrier, mais pas patronal ! Nul n'est parfait !

A partir de 1662, jeune retraité, il peaufine son projet, notamment l'approvisionnement en eau du canal. En 1666, il fait le siège de Colbert qui, bien qu'acquis à ce projet pour des raisons économique politique et militaire, est quand même un peu réticent quant à son financement. Pour lancer le projet, PP Riquet doit engager sa fortune. Il fait creuser les « rigoles » qui amèneront l'eau de la montagne Noire vers le bassin de Saint Ferréol, pour démontrer que sa théorie d'alimentation en eau du canal est réalisable.

Pendant 14 ans, il a dû se battre contre ses ennemis ou ses anciens amis pour réaliser son œuvre.

Le canal du midi de Toulouse à Marseillan est inauguré le 24 mai 1861, soit 7 mois après le décès de PP Riquet qui restera pour Béziers mais aussi pour la région un grand homme.

LE CANAL DU MIDI :

LES CARACTERISTIQUES :

Le canal du Midi est dit **canal de bief à partage** (canal reliant 2 vallées en franchissant une crête). Le bief étant la distance entre deux écluses. Avant sa construction, il n'en existait qu'un seul en France : le canal de Briare

Le canal du Midi est dit **canal de bief à partage** (canal reliant 2 vallées en franchissant une crête). Le bief étant la distance entre deux écluses. Avant sa construction, il n'en existait qu'un seul en France : le canal de Briare.

Il est long de 240 km, de Toulouse (port Jumeaux) jusqu'à Marseillan (les Onglous), d'une largeur de 16 à 20 m (largeur au miroir) et de 10 m au fond (largeur au plafond) et d'une profondeur de 2 m (mouillage) qui autorise un tirant d'eau de 1.6 m.

Le seuil de Naurouze est le point le plus haut (190 m) avec un dénivelé de +57 m depuis le départ de Toulouse, puis de -190 m jusqu'à Marseillan. C'est le lieu du partage des eaux entre atlantique et méditerranée et aussi l'endroit qui a posé le plus de problèmes pour l'alimentation en eau du canal.

La réalisation de l'ouvrage a coûté 17 000 000 de livres, dont 4 000 000 sur les fonds de PP Riquet.

Le canal comptabilise **350 ouvrages d'art** pour franchir les obstacles : routes, cours d'eau, dont **130 ponts** et **50 aqueducs ou ponts canal**. Les ponts en dos d'âne sont représentatifs de la construction initiale. **63 écluses**, **1 tunnel** de 173 m et **1 écluse ronde**. De nombreuses réalisations furent des innovations.

Après son inauguration, des améliorations n'ont cessé d'être faites, notamment par Vauban qui réalisa près de 49 ponts canal et consolida les premiers travaux.

Le canal a besoin de 90 Millions de m³ d'eau par an.

Il est alimenté par 4 retenues d'eau : Saint Ferréol (6.3 Mm³), Lampy (1.7 Mm³), barrage de Cammazes (20 Mm³), barrage de l'Estrade (42 Mm³) qui captent les eaux venant de la montagne Noire essentiellement.

Le canal est également utilisé pour l'irrigation de 40.000 Ha de terres agricoles et pour l'alimentation en eau potable de villages avec la création d'usines de traitement.

LES OUVRAGES D'ART :

Les écluses : Il y en a 63 qui sont caractérisées par des « **bajoyers** » (berges des écluses) de forme ovale. Elles permettent de franchir les dénivelés. Entre 2 écluses, le bief ne présente aucune pente. Le sas se vide ou se remplit pour élever ou baisser la péniche. Selon la hauteur du dénivelé, il peut y avoir plusieurs écluses successives, comme celles de **Fonsérannes** près de Béziers (dénivelé de 21.5 m sur une longueur de 312 m). A l'origine, Fonsérannes possédait 10 écluses. Aujourd'hui, il n'y en a plus de 7. Une pente d'eau a été réalisée vers 1980 pour accélérer le passage des écluses, mais elle n'a jamais bien fonctionné. Elle est aujourd'hui abandonnée.

Les ponts : Il y en a 130 qui permettent aux routes de franchir le canal. Ils ont été bâtis avec les roches disponibles sur place, ce qui fait que les ponts ont différentes couleurs selon les régions traversées.

Les aqueducs ou ponts canal : au nombre de 50, dont un seul construit sous PP Riquet. Outre les routes, le canal rencontre aussi des cours d'eau qu'il franchit sur un pont. Le **pont canal de Répudre** est le seul construit par PP Riquet.

Le tunnel de Malpas : Pour passer la colline d'Ensérune près de Nissan, il fallait la contourner, ou passer dessous. PP Riquet choisit cette solution en 1679, contre l'avis des ingénieurs et financiers. 173 m de long, 6 m de hauteur et 8.5 m de largeur.

Les arbres : A l'origine le canal fut planté d'arbres pour consolider les berges, et faire de l'ombre, ce qui évitait trop d'évaporation de l'eau en été. Saules, muriers, qui permirent l'élevage du vers à soie jusqu'en 1750, platanes. On comptait jusqu'à 100.000 arbres.

Aujourd'hui, les platanes sont atteints d'un parasite le **chancre coloré** qui ne peut s'éradiquer et oblige à l'abattage des 42.000 platanes et au reboisement.

L'ENTRETIEN DU CANAL :

Le canal appartient à l'Etat et est géré par les **Voies Navigables de France (VNF)**. Il y a environ 350 personnes (les hommes du canal) qui participent à l'entretien, notamment les travaux d'envasement qu'il faut surveiller constamment, et à la manœuvre des écluses, qui bien qu'électrifiées ont toujours besoin de surveillance (pour chaque écluse, il y a, chaque année, environ 2 à 3 personnes qui tombent à l'eau !)

Le trafic de transport des marchandises n'est plus de mode, il a été remplacé par le tourisme qui offre de nombreux bateaux de plaisance à louer sur un tronçon du canal

Le trafic de transport des marchandises n'est plus de mode, il a été remplacé par le tourisme qui offre de nombreux bateaux de plaisance à louer sur un tronçon du canal.

Sur l'autoroute A61, sur l'aire de repos du Lauragais au seuil de Naurouze il y a un musée du canal que l'on peut visiter soit de l'autoroute, soit en venant du canal.

EN SAVOIR PLUS ENCORE...

Pour encore de plus amples informations, le site : **Le canal du Midi en Languedoc : description et tracé** sur internet est là, avec plein d'autres qui fourmillent d'informations plus précises que celles-ci qui n'en sont qu'un maigre résumé.

Si vous regardez le tracé du canal sur Google Earth, vous verrez que c'est un serpent qui navigue dans les terres. Chaque méandre a été étudié pour suivre les lignes de pente et faire ne sorte de respecter les dénivelés.

Cela paraît simple avec les moyens actuels, mais ramener cela avec les moyens de 1670, on ne peut que mieux mesurer l'étendue du génie de PP Riquet et le courage des hommes qui ont réalisé le travail à coups de pioches, de pelles et de charrettes pour transporter les gravats et les pierres pour construire les ponts et écluses, et nous laisser ce joyau pour aujourd'hui le seul plaisir de le voir ou d'y naviguer.

Merci messieurs