



Créé en 2014, le titre « **ACM** » est devenu association en 2021 : l'attribution de ce titre et l'adhésion à l'association permettent d'identifier, valoriser et fédérer un réseau de personnes, physiques ou morales, autour de notre passion commune et partagée du Canal du Midi et son patrimoine humain, culturel, historique, technique et paysager.

Depuis 2021, les membres de l'association ACM se retrouvent le long du Canal, pour échanger, discuter, se connaître et partager compétences, services et passions autour de l'œuvre de Pierre Paul Riquet : une Assemblée Générale en Février ou Mars et une réunion CA en octobre ou novembre sont 2 journées prétextes à nous retrouver tous.

26/03/2021 : AG Réservoir St Ferréol	13/11 : CA abbaye Saint Papoul
09/02/2022 : AG château de Bonrepos-Riquet	14/11 : CA Sallèles d'Aude
27/02/2023 : AG Naurouze Montferand	03/11 : CA Carcassonne
17/02/2024 : AG Grand Bassin Castelnaudary	15/10 : CA Béziers-Malpas

Notre journée de retrouvailles du 15/10/2024 vous invite à une croisière sur **les Bateaux du Soleil (membre ACM)** du port de Béziers au Malpas : cette balade fluviale de 20 km va nous conduire du PK-208 au PK-198, soit 10 km des 240 km du Canal du Midi.

L'**Acampo**, membre du réseau **Acteur Canal du Midi**, vous présente les monuments sur cet itinéraire et vous invite à les admirer tout au long de votre parcours pour en découvrir et comprendre les ouvrages d'art.

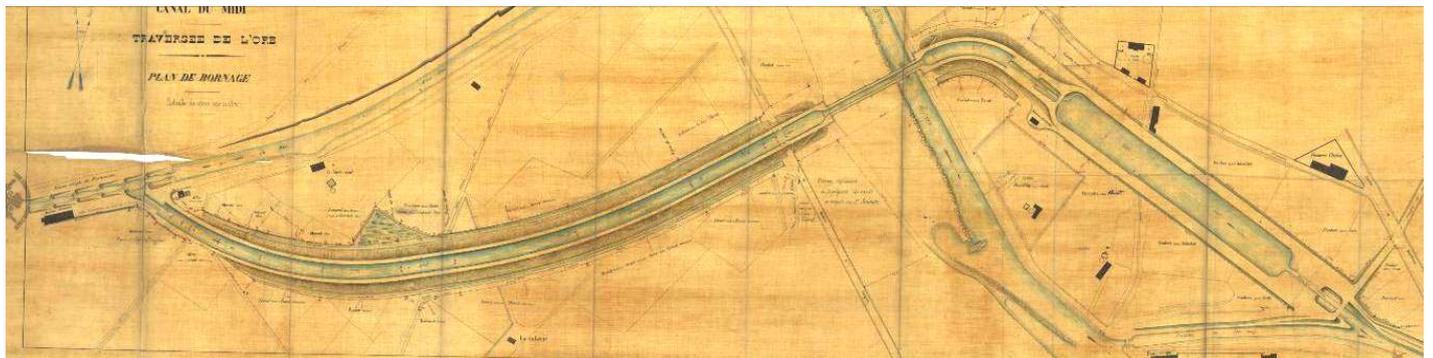
Bonne balade et découverte au fil de l'eau

== 1 == Port Neuf de Béziers

Le premier port de Béziers fut celui de Notre Dame, que nous devinerons en montant l'écluse de Fonsérannes, mais le tracé initial du Canal traversant l'Orb, posait le problème de la continuité de service : en été l'Orb est à l'étiage, donc difficulté pour y naviguer, et en hiver, les fortes crues empêchent la traversée donc trop d'interruptions.

Le Port Neuf fut construit en même temps que le pont-canal et signa la baisse puis l'arrêt d'activité du port Notre Dame ainsi que l'abandon du tronçon de l'aval de Fonsérannes au débouquement dans l'Orb, après l'écluse double Notre Dame (environ 900 m) et du Pont Rouge, début dans l'Orb de l'ancien tracé passant à l'aval de l'écluse de Béziers (350 m), soit 1,250 km de cuvette inutilisée depuis la mise en service du pont canal.

La déviation creusée à partir du 7^{ème} bassin de l'écluse octuple de Fonsérannes permet de passer au dessus et non plus dans le lit de l'Orb grâce au pont-canal que nous allons traverser.



VNF-Archives du Canal : Traversée de l'Orb, 1861

déviation par le pont-canal de l'Orb 1857

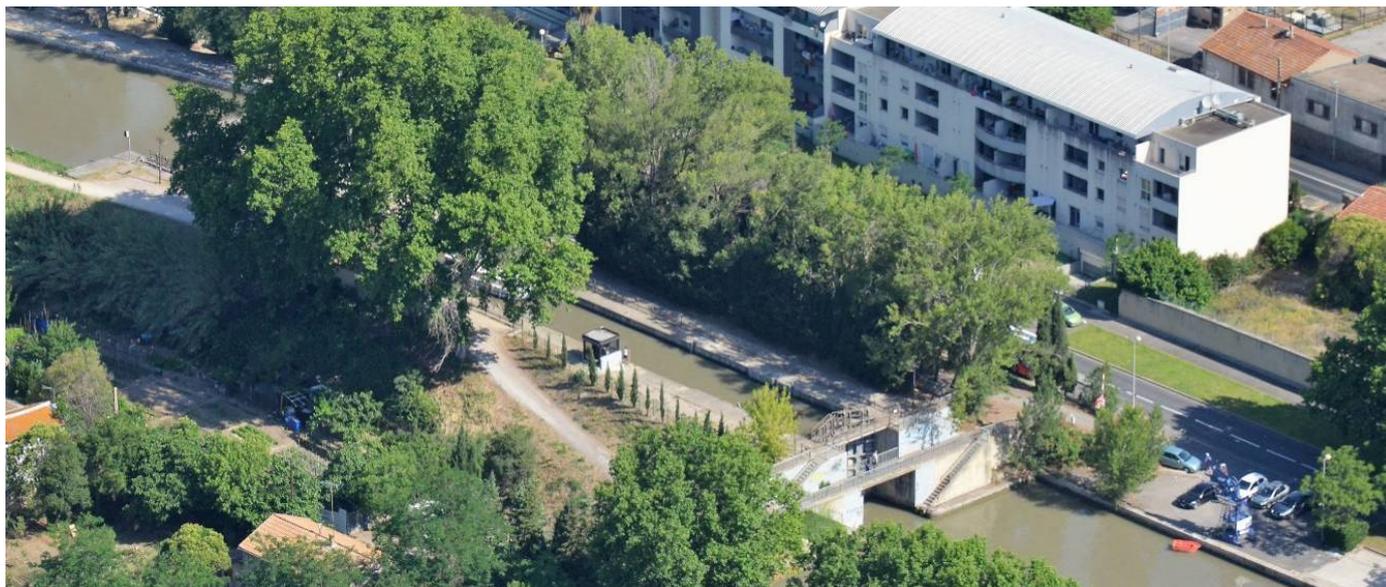
== 2 == écluse de l'Orb

Le bief de l'Orb est quasi entièrement construit en remblais au-dessus du terrain ferme. C'est une chose que Riquet n'a jamais osé faire, restant toujours dans "le ferme". Mais Antoine de Niquet l'a inaugurée lors de la construction des ponts-canaux prescrits par Vauban.

Construite au XIX^{ème} siècle avec 2 sas, l'écluse de l'Orb est modernisée et mise au gabarit Freycinet en un seul bassin vers 1980 (le sas amont n'est plus utilisé).

Elle a une chute de 6,19 m en une seule bassinée et, avec l'écluse de Bayard à Toulouse, est une des 2 plus hautes écluses simples du Canal du Midi.

Sur le court bief aval (390 m), avant l'écluse de Béziers, est aménagé le Port Neuf. La sortie de la ville se fait à l'écluse d'Arièges.

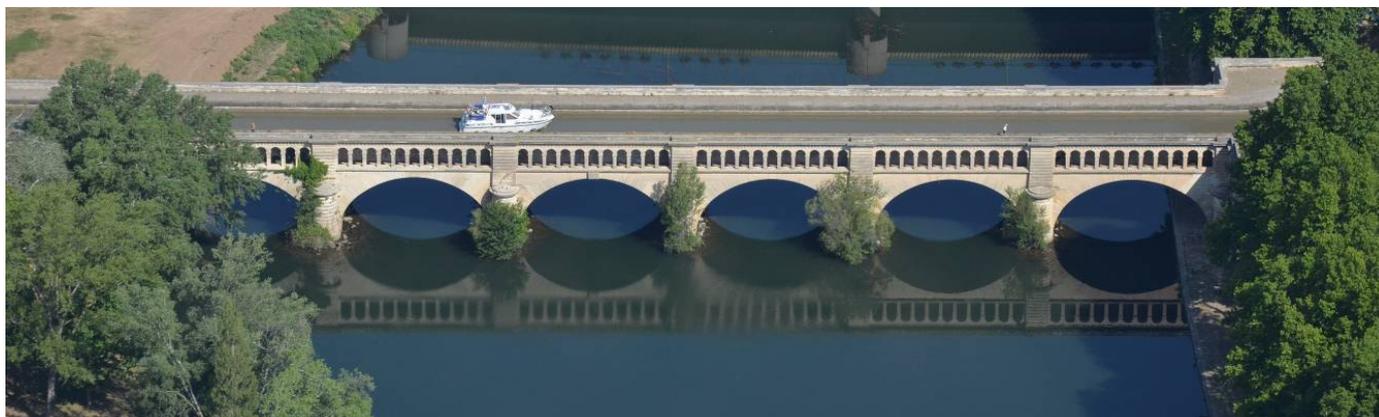


écluse de l'Orb (n°41)

Acampo : 34_Canal_2014-06-10_160_écluse de l'Orb.jpg

== 3 == pont-canal de l'Orb

Dans les préconisations d'amélioration de Vauban en 1686, la traversée de l'Orb, fleuve capricieux, était déjà inscrite, mais l'ampleur de projet fit repousser la réalisation d'un pont-canal : digues et épanchoirs essayèrent de faciliter la navigation sur les 850 m de lit de l'Orb en vain, plusieurs études se succédèrent, elles aussi infructueuses jusqu'en 1854...



Acampo : 34_Canal_2014-06-10_157_Orb.jpg

Le pont-canal sur l'Orb, œuvre de Jean Urbain Maguès, est un des ouvrages d'art majeurs des modifications du Canal au XIX^{ème} siècle : la décision de construction fut signée le 14 avril 1854, première pierre le 3 octobre suivant alors qu'on célébrait la fin des travaux du viaduc du chemin de fer juste à côté.

La fin des travaux fut déclarée le 3 avril 1857 et l'inauguration faites le 13 novembre suivant.

Jean Urbain Maguès eu pour objectif de réaliser un ouvrage solide à l'épreuve des crues de l'Orb, mais surtout léger : les 2 chemins de halage de 3 m de largeur sont sur des voutes allégées par une série d'arcades esthétiques et fonctionnelles.

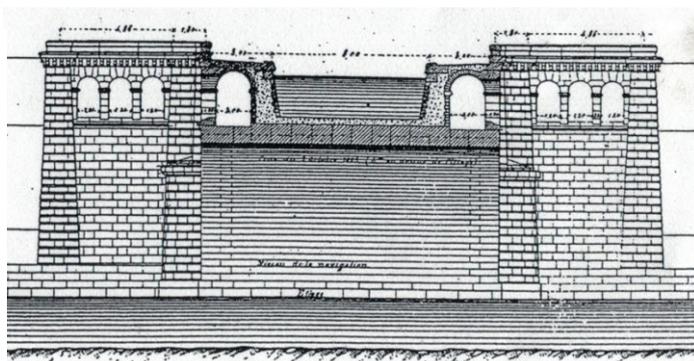
Longueur = 192.50 m

7 arches de 17m + 2 de 4,4m / 8 piles de 3 m d'épaisseur

Largeur = 15 m

Cuvette 8 m + 2 chemins de halage de 3 m + 2 parapets 0,50 m

La largeur de la cuvette ne permet pas aux bateaux de se croiser, par contre, ici les chemins de halage ont été conçus larges et de chaque côté de la cuvette afin de faciliter la manœuvre des chevaux.





Acampo : 34_Béziers_2014-06-10_02.jpg

Sur la photo ci-dessus : à gauche au pied du pont de la voie ferrée (flèche blanche), le débouquement désaffecté du canal après l'écluse double de Notre-Dame. En bas à droite de la photo, l'écluse de l'Orb ouvrant vers le nouveau port de Béziers.

== 4 == la pente d'eau de Fonsérannes



Acampo : 34_Canal_2014-06-10_147_Fonséranes.jpg

Un tracteur de 18 roues poussait ou retenait un cône d'eau contenant la péniche au gabarit Freycinet pour monter ou descendre la pente d'eau.

« L'ascenseur à bateaux » est désaffecté et en état de délabrement, rendant impossible la circulation des péniches modernes au gabarit Feycinet.



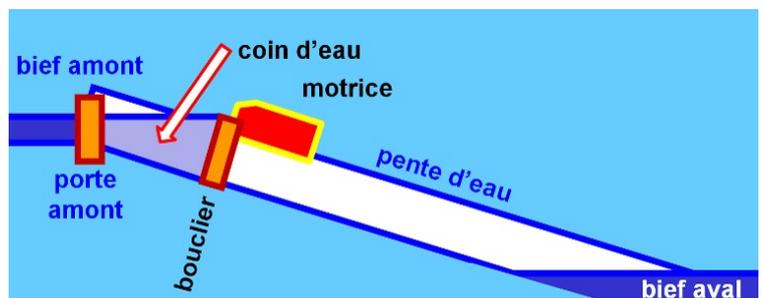
34_Canal_2014-06-10_153_Fonséranes.jpg

Ce système de pente d'eau (à gauche sur la photo) ne fonctionnera pas de façon satisfaisante et sera abandonné sans jamais avoir vraiment servi à la navigation marchande sur le déclin dans les années 1980.

Il y eut en France 2 pentes d'eau à motrice :

Montech sur le Canal de Garonne, inaugurée en 1973 et arrêtée en 2009 et Fonsérannes inaugurée en 1984 et elle aussi abandonnée.

La fin de la navigation marchande et les problèmes techniques de maintenance ont eu rapidement raison de cet outil technologique original.





Acampo : 34_Canal_2014-06-10_145_Fonsérannes.jpg

Fonsérannes : pente d'eau / déviation vers le pont-canal de l'Orb / écluse octuple dont les 2 derniers sas ne sont plus utilisés

L'écluse octuple de Riquet était impossible à adapter au gabarit Freycinet, il fut donc décidé dans les années 1970 de juxtaposer à l'ancien ouvrage une pente d'eau, plan incliné sorte d'« ascenseur à bateaux » qui permettait la manœuvre en 10-12 mn.



Acampo : 34_Canal_2014-06-10_154_Fonsérannes.jpg

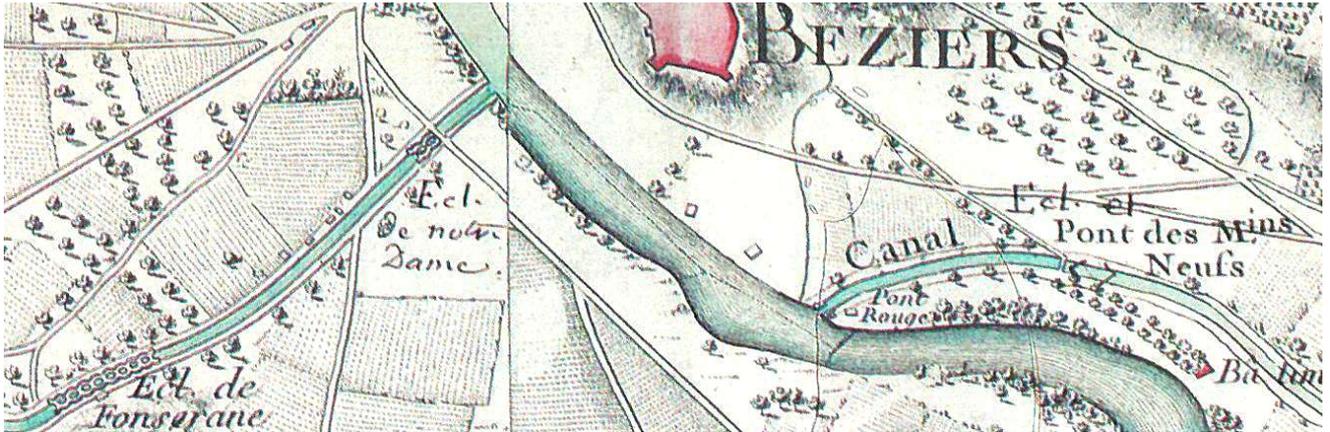
pente d'eau de Fonsérannes

Les bassins de Riquet sont longs de 30 m, le coin d'eau de la pente d'eau est au gabarit Freycinet à 40 m :

Outre le gain de temps, les bateaux *Freycinet* auraient pu enfin passer Fonsérannes, ce qui n'est plus le cas actuellement puisque la pente d'eau est abandonnée...

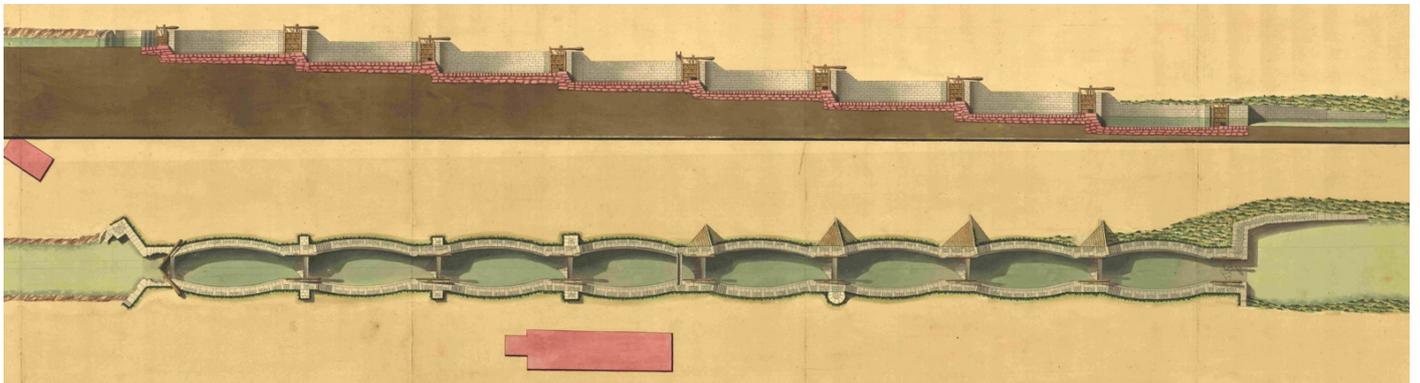
== 5 == Port Notre Dame

Le plan ci-dessous montre le cheminement initial du canal par l'Orb, le port Notre Dame, dont on ne voit actuellement que les quais et vieux dépôts étai en amont de l'écluse double de Notre Dame.



traversée dans l'Orb de 1681 à 1857

== 6 == l'écluse octuple de Fonsérannes



Archives VNF : P&P_feuille10_V24_écluse-de-Fonsérannes.jpg

Fonsérannes est un des sites du Canal du Midi les plus emblématiques, connus et visités. Cet ouvrage unique de 8 bassins consécutifs est inspiré de l'écluse de Hugues Cosnier fonctionnant depuis 1642 sur le canal de Briare qui relie la Loire et la Seine. Cette écluse à 7 sas est sur la commune de Rogny devenue en 1978 Rogny-les-7-écluses (89 - Yonne). Fonsérannes a connu 3 étapes d'évolution depuis sa création :

- 1 - Les marchés pour les travaux de Fonsérannes et Notre-Dame sont passés à la fin de 1676, lorsque Riquet décida de faire le tunnel du Malpas. Le Grand Bief avait déjà été décidé dès 1673. Les 8 sas de Fonsérannes, après le Grand Bief de 54 km de long depuis l'écluse d'Argens, permettaient de descendre au port Notre-Dame, 500 m en aval et par l'écluse double de Notre-Dame, 300 m plus loin prendre le lit de l'Orb sur 850 m environ et traverser en rive gauche pour prendre au *Pont-Rouge* le tronçon du Canal Royal de Béziers vers Agde et Sète.
- 2 - En 1857, le pont-canal d'Urbain Maguès affranchit la navigation des caprices de l'Orb : une dérivation sera faite à partir du 7^{ème} sas pour rejoindre le pont-canal et enjamber l'Orb. Le port Notre-Dame tombera alors en décrépitude tout comme l'écluse double éponyme. Le débouché dans l'Orb est rendu aujourd'hui impossible par le busage du pont de l'avenue du Port Notre-Dame entre l'ancien port et l'ancienne écluse désaffectée et en ruine. Au sortir du pont-canal de l'Orb après l'écluse de l'Orb, s'ouvre le nouveau port de Béziers sur le bief de l'écluse de Béziers de 390 m. Les 350 m de l'ancienne cuvette du canal entre l'Orb rive gauche et l'aval de l'écluse de Béziers servent maintenant à la réalimentation en eau de la portion Béziers-Agde. Cette déviation du canal de 1857 constitue un linéaire de 1950 m environ.
- 3 - En 1984 une pente d'eau espérait dispenser les péniches de la corvée des écluses.

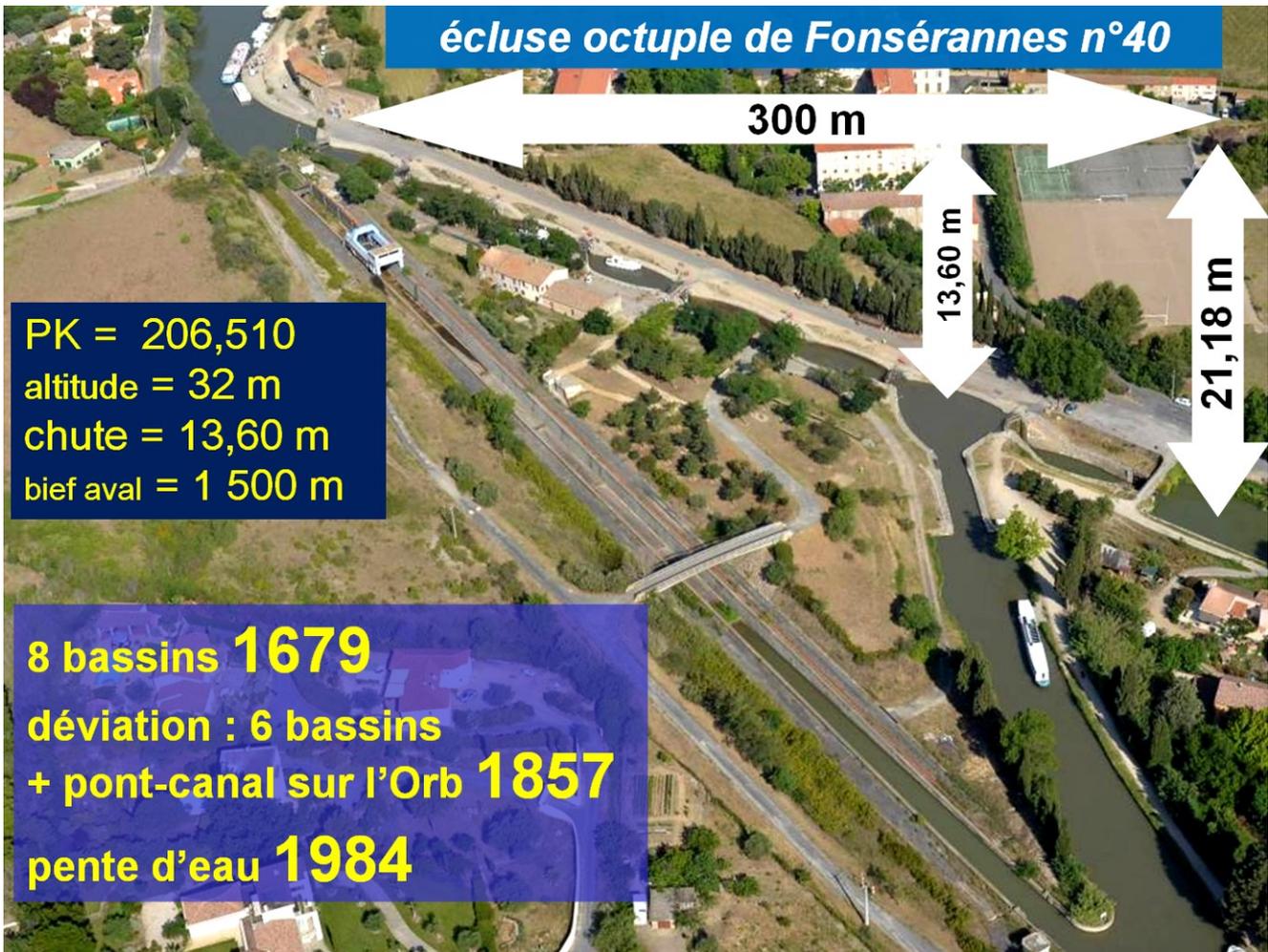


Fonsérannes les 9 écluses... !! ?? écluse ? porte ? sas ?...

Petite confusion de vocabulaire et imprécisions techniques font appeler Fonsérannes « les 9 écluses »...

Fonsérannes est **UNE écluse octuple** donc équipée de 8 bassins ou sas et donc de 9 portes.

La déviation de 1857 a rendu inutilisées (orange) les 2 dernières portes (n°8 et 9) et donc les bassins (n°7 et 8), ainsi actuellement l'écluse en service est à 6 bassins et 7 portes (jaune-blanc).



escalier de Neptune : écluse octuple de Fonsérannes (n°40)
 Acampo : 34_Canal_2014-06-10_151_Fonséranes.jpg

== 7 == la barque de Poste

La barque de poste du Canal du Midi (1673-1858) Jean Michel SICARD (ACM) – 2012

La montée des 6 bassins est toujours très spectaculaire et émouvante : nous voilà devant les 54 km du Grand Bief, navigation sans écluse jusqu'à Argens...

La cloche qui trône sur les bâtiments en haut de Fonsérannes nous rappelle que c'était jadis une halte des barques de Poste :

Aujourd'hui, la vitesse des péniches à moteur est limitée à 8 km/h pour éviter les remous des hélices et préserver les berges. En 1700, il fallait 4 jours de voyage pour effectuer le trajet Toulouse - Agde.

En 1850, les 234 km se faisaient en 36 h, le coche d'eau naviguait jour et nuit non stop, avec changement de chevaux et transbordement des passagers aux écluses multiples (afin d'économiser le temps et l'eau des bassinées).

A l'apogée du canal en 1856 : 100 000 passagers et 110 M tonnes/km transitaient par an sur le canal.

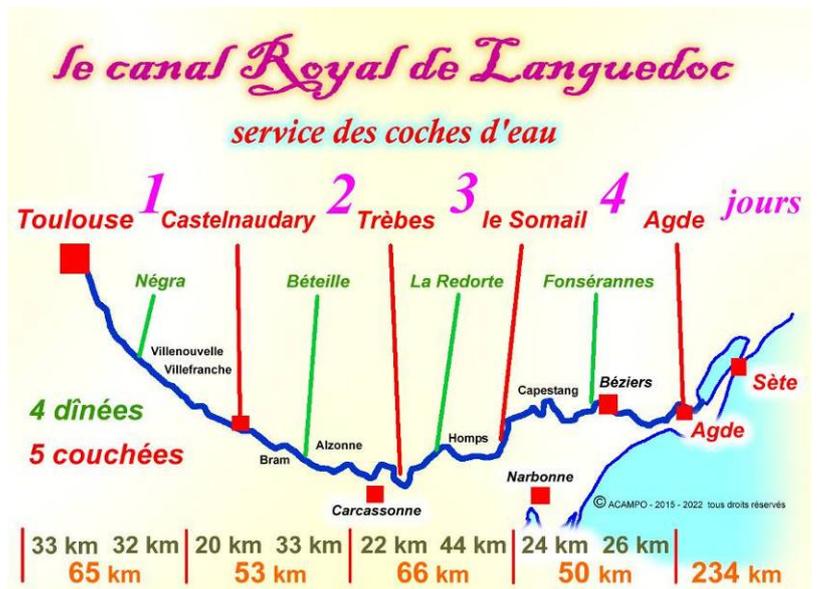
Initialement prévu pour les bateaux en transit entre Atlantique et Méditerranée, le Canal des 2 Mers servira pour le transport des passagers entre Bordeaux et Sète en coches d'eau et pour le fret entrant et sortant des États du Languedoc.

Plus confortable et mieux adapté que la diligence, le coche d'eau connaîtra 150 ans d'embellie du début du canal à 1857.

Ces barques de poste allaient donc au rythme des chevaux d'un poste à un autre pour changer d'attelage, se restaurer, dormir :

5 couchées (en rouge) et 4 dînées (en vert) permettaient aux voyageurs de faire des haltes entre Toulouse et Agde.

La ligne de chemin de fer Bordeaux - Sète inaugurée en 1857 arrêtera net l'activité des barques de poste.



== 8 == Pont de Narbonne

Le pont de Narbonne est le premier ouvrage rencontré en remontant le Grand Bief, comme son nom l'indique, il permet à la route RD-609 de Béziers à Narbonne de passer au dessus du Canal. Le pont du XVII^{ème} a été reconstruit en pierre et béton.



Acampo : 2020-10-25_174_marche_14_pont de Narbonne_bk.jpg

Nous sommes au pk-206 : tout le linéaire du Canal est repéré depuis le point origine de référence, le pk-0, qui n'est plus accessible maintenant puisqu'il est enseveli sous la rocade Ouest de Toulouse.

C'était le point de débouquement du Canal en Garonne, sur la berge droite du fleuve, en aval de l'écluse Garonne.

Le point final est le pk-240, le phare des Onglous, à Marseillan, quand le Canal se jette dans l'étang de Thau.

Acampo : 2020-10-25_162_marche_14_bk.jpg

Entre le pont de Narbonne et le pont de la rocade RD-64, une ancienne cale sèche se devine en rive droite.

Les berges sont occupées par de nombreux bateaux amarrés.

La cuvette est creusée dans la roche jusqu'au pont de la Gourgasse (1678-1680).



== 9 == pont de la Gourgasse

Ouvrage remarquable de 1704, ce pont marque la transition paysagère entre l'excavation des rochers de la Gourgasse et la cuvette enterrée dans la colline jusqu'à Colombiers. Très étroit et pentu, il est d'un autre temps qui ne connaissait que les charrettes...



Acampo : 2020-10-25_122_marche_14_pont de la Gourgasse_bk.jpg



== 10 == les cales

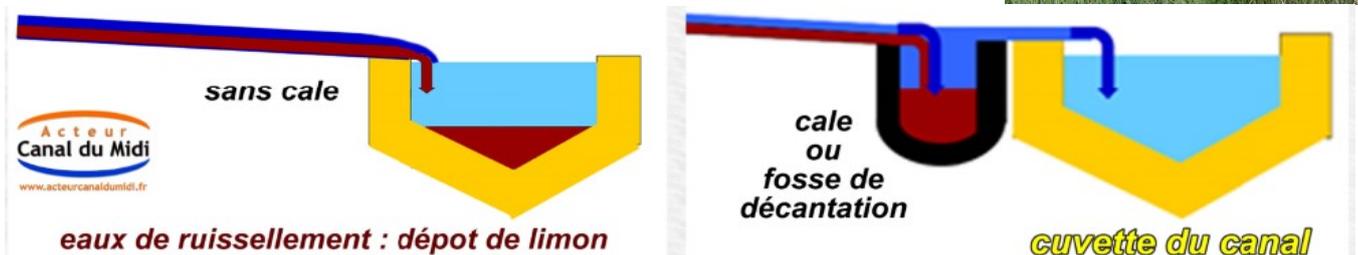
Pas moins de 7 cales ont été inventoriées entre la Gourgasse et Colombiers (*Michel Adgé dans sa thèse de 2011*) mais toutes ne sont pas visibles :

Cale de la Gourgasse (?), de Lux ou Luch, del Biau (?), de Bégérac (?), de Nicolas (?), de Néguefèdes, des Grenouilles...

Photo de droite : PK-203,3 cale de Luch du XVIII^{ème}

Pour faire rentrer de l'eau d'un petit ruisseau intermittent, un ouvrage de pierre (ou terre) est nécessaire pour décanter les eaux boueuses avant de les déverser dans la cuvette du Canal pour éviter l'ensablement.

Acampo : 2020-10-25_073_marche_14_cale de Luch_bk.jpg





Le « petit patrimoine » est malheureusement négligé, abimé, abandonné, cassé, pillé et oublié...

On classe sous ce vocable les cales, abreuvoirs, lavoirs et baudules qui malheureusement, au fil du temps, et pour cause d'obsolescence disparaissent peu à peu.

Les baudules sont des bornes qui délimitent le foncier du Canal car au début de l'exploitation il n'y avait pas de matérialisation des limites, aussi, très rapidement des querelles de voisinages amènent les Etats du Languedoc à ordonner un bornage : la convention est signée le 29 janvier 1739, « il sera posé des bornes... le tout aux frais de la Province et des SSPP par moitié » (SSPP= les Seigneurs Propriétaires).

Il faudra presque 60 ans entre la construction finie en 1684 et la convention de 1739 et encore 25 ans pour que le premier « *plantation* » soit enfin réalisé en 1764... un siècle presque !...

Il y eu plusieurs campagnes de bornage : de 1764 à 1772 sur le canal pour poser 4 090 baudules, puis pour les rigoles, le « *plantation* » est décidé en 1774, un bornage provisoire sera réalisé de 1776 à 1793, et le définitif de 1830 à 1840, les canaux Robine et Jonction sont bornés en 1835.

On note pas mal de non-conformités, vandalisme, contentieux : Il fallait 5 hommes pour sortir « *une borne jetée méchamment dans le canal* », pour remédier à ces problèmes, des socles sont mis en place de 1784 à 1788 :

Un dé de maçonnerie (voir photo ci-dessous) est confectionné et la « culasse de la baudule » est enchâssée dans ce dé, rendant son déplacement impossible.

Jean-Michel Sicard, membre ACM, a inventorié ce patrimoine et estime à plus de 6 400 les baudules posées sur l'emprise du Canal, extensions et alimentation :

canal = 3 793	Rigole Montagne = 956	Plaine = 890
Lampy = 51	Naurouze = 22	alim Cesse = 129
Jonction = 78	Robine = 500	

Total = 6 419

NB : le pourtour de St Ferréol, prévu en 1787, n'a jamais été réalisé : 76

Une baudule est un bloc de pierre de 1 à 1,40 m de hauteur, sa partie supérieure bien taillée en carré de 30 à 35 cm (1 pied = 32.5cm), avec des arrêtes à pan coupé, la culasse est grossièrement taillée parfois effilée parfois courte et massive.

Le basalte, pierre volcanique des carrières d'Agde ou Portiragnes, a servi pour les bornes des Onglous à la Redorte puis jusqu'à Toulouse, c'est le grès extrait des carrières du Carcassès qui est utilisé, et pour les Rigoles, c'est le granit de la Montagne Noire.



Acampo : 2020-10-25_009_marche_14_borne.jpg

Réparées et entretenues au cours du XIX^{ème} siècle, ce patrimoine souffre depuis plus d'un siècle du mépris, de l'indifférence, voire de la méconnaissance ... et parfois de maltraitements : la sauvegarde s'impose rapidement !.

== 12 == Port de Colombiers



Acampo : 34_Canal_2014-06-10_136_Colombiers.jpg



En arrière plan :
le Champ du Soleil,
l'étang asséché de Montady

Les eaux de ruissellement sont collectées au centre du cercle et acheminées sous la colline d'Ensérune par un tunnel de 1247 (1364 m)

Au premier plan :
Le port de Colombiers creusé dans les années 80 témoigne du changement d'usage du Canal : le tourisme fluvial succède au transport de fret.



Acampo : 2020-10-24_278_marche_13_pont de Colombiers_bk.jpg

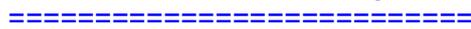
Bel exemple de pont à voute romane du XVII^{ème} et au premier plan le toit d'un des trop rares lavoirs encore visibles le long du Canal.
Tirant d'air de 3,50 m au milieu : attention à votre tête !...



34_Canal_2014-06-10_133_Colombiers.jpg

En rive droite on découvre les vestiges et le toit d'un ancien lavoir : jadis, chaque village, chaque hameau, avait son ou ses lavoirs sur la voie d'eau, malheureusement, beaucoup ont disparu ou sont en très mauvais état.

== 13 == le tunnel du Malpas



Le Grand Bief du canal arrive à côté de l'oppidum d'Ensérune au lieu-dit le Malpas, Riquet avait prévu dès 1676 de construire un tunnel dans cette colline faite d'un tuf sablonneux plutôt que de traverser l'Aude, plus au Sud, comme demandé par le chevalier de Clerville. Le terrain ayant tendance à s'ébouler, Riquet s'acharne à passer malgré tout et fait creuser une galerie d'essai par le maître maçon Pascal de Nissan afin de prouver la faisabilité de son projet.



Acampo : 34_Canal_2014-06-10_130_Malpas.jpg

Sur la photo page précédente, en amont du tunnel, on remarque en rive droite le plan incliné pour la circulation des chevaux de halage qui ne passaient pas dans le tunnel, la traversée souterraine se faisait « à la bricole » c'est-à-dire par halage avec 1 ou 2 hommes sur une étroite banquette en rive gauche. Les chevaux étaient conduits de l'autre coté du tunnel en passant au dessus de la colline et poursuivaient leur travail en rive opposée, à gauche.

Le tunnel du Malpas = le tunnel du « mauvais passage »...mais il semblerait, d'après un texte de 1720, que ce nom aurait pour origine une auberge malfamée près de cette colline qui abritait jadis un cabaret de dames de « petite vertu »... lieu qui aurait été fort apprécié et fréquenté par les voyageurs qui cheminaient entre Narbonne et Béziers.

Long de 170 m, premier tunnel fluvial au monde, le Malpas permet au Grand Bief d'aboutir directement sur les hauteurs des berges de l'Orb à Fonsérannes et le canal descend ainsi sur Béziers.

La colline d'Ensérune est percée de 3 galeries superposées, au niveau inférieur, la plus ancienne datant de 1247, le drain d'assèchement de l'étang de Montady, au milieu, la voie ferrée Béziers-Narbonne créée en 1857 et au dessus, à peine séparé par 2 m environ de roche, le Canal du Midi (1679).

Acampo : 34_Canal_2014-06-10_128_Malpas.jpg

34_Canal_2014-06-10_123_Malpas.jpg



le tunnel du Malpas



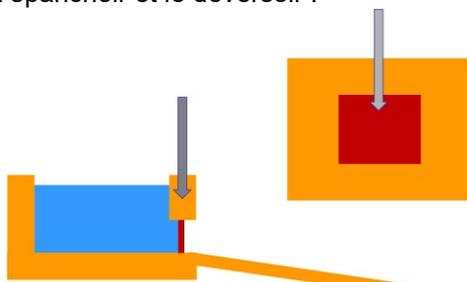
maison du tourisme / sortie-entrée côté aval / tunnel SNCF



VNF-Archives du Canal : ACM_CARTE_09_007

== 14 == l'épanchoir du Malpas

Nous voici arrivés au bout de nos 10 km de balade, pk-198, le dernier ouvrage rencontré est l'épanchoir du Malpas de 1811, en mauvais état et tagué, mais qui nous permet d'évoquer ces 2 ouvrages hydrauliques essentiels que sont l'épanchoir et le déversoir :



L'épanchoir est un système nécessitant une manœuvre par intervention humaine, manivelle ou modernisme oblige, télémechanique maintenant.

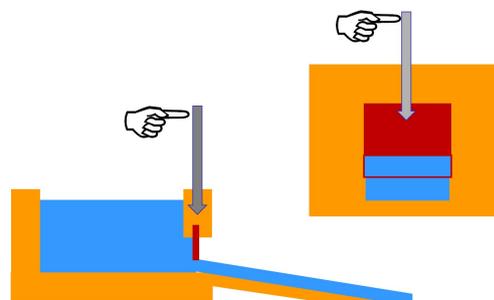
C'est un dispositif de régulation ou de vidange manœuvré à la demande par un opérateur selon les besoins du service : c'est une vanne de fond qui ferme une fenêtre-guillotine, et donc, c'est un robinet que l'on peut actionner pour commander le volume d'eau à extraire par gravité :

ci-contre : position fermée, pas d'eau évacuée.

Si on lève la trappe, l'eau s'écoule par la fenêtre du vantail et le débit sera d'autant plus important qu'on augmentera l'ouverture : on peut ainsi choisir le volume d'eau à envoyer hors du bief.

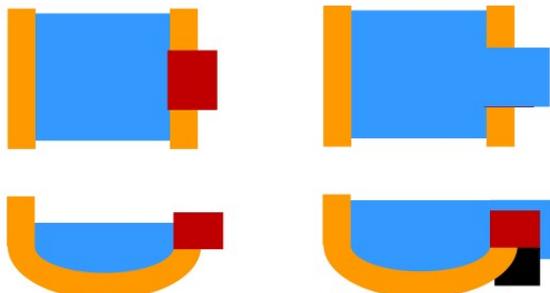
On pourra même assécher la cuvette du Canal si l'épanchoir est ouvert au maximum et l'alimentation du bief interrompue pour une vidange ou *chômage* d'une portion de canal, par exemple lors de réparations et l'entretien des ouvrages, des berges ou de la cuvette.

ci-contre : position ouverte, évacuation des eaux



Un épanchoir est souvent associé à un déversoir : c'est l'épanchoir-déversoir.

En effet, pour la bonne gestion de l'eau d'un canal, il faut pouvoir l'alimenter, compléter le niveau, mais aussi gérer les excédents et éliminer les trop-pleins : c'est le rôle des déversoirs.



niveau du bief en dessous du seuil / au dessus du seuil : débordement

Le déversoir permet de réguler la hauteur d'une cuvette : Tant que la hauteur d'eau est inférieure au seuil, aucun effet, par contre, dès que le niveau monte et atteint et dépasse le seuil, l'eau se déverse par gravité et d'autant plus que la hauteur augmente. Le déversoir fonctionne naturellement pour réguler un cours d'eau et éviter des débordements qui abîmeraient les berges et ne seraient plus maîtrisés.

Il suffit de canaliser les eaux excédentaires prélevées par le déversoir pour les évacuer vers une rivière en contrebas et ainsi garantir le bon niveau du canal.

== 15 == demi-tour

=====

Le miroir du Canal est large de 15 à 20 m, et les bateaux longs de 30 m, aussi, le demi-tour n'est possible que dans les bassins de ports ou bien sur des sites aménagés permettant le demi-tour.

Au pk-198, au niveau de l'épanchoir du Malpas, un demi-tour est creusé sur la rive gauche pour permettre la manœuvre.

Le retour à Béziers se fait dans le sens du courant et vous permettra de revoir les ouvrages déjà découverts.

On trouve souvent évoqué les 320 ouvrages d'art qui font la renommée patrimoniale de notre joyau touristique local, classé par l'UNESCO depuis décembre 1996, mais quels sont ces 320 « ouvrages » ?...



Acampo : 2020-10-24_204_marche_13_demi-tour.jpg

Suite à ma marche le long du Canal en 16 jours de février à octobre 2020, à partir de l'inventaire méticuleux de Michel Adgé en 2002, et à la demande de Dominique Pilato du musée de Saint Ferréol, le Réservoir, j'ai essayé d'en savoir plus sur ce chiffre communément rencontré sur toutes les parutions actuelles sur le Canal du Midi mais trop global et imprécis. Ne sont inventoriés ci-dessous que les ouvrages du Canal du Midi de Toulouse à Marseillan, en sont exclus le système alimentaire en Montagne Noire et la prolongation Jonction et Robine :

écluses : 63 en service

- 45 écluses simples : 1 sas (sas ou bassin)
- 12 écluses doubles
- 4 triples (Laurens / Viviers / Trèbes / Fonfile)
- 1 à 4 bassins : Saint Roch à Castelnaudary
- 1 à 8 bassins dont 2 HS = 6 : Fonsérannes
- +
- 3 disparues : Garonne, Océan init, Foucaud,
- 4 HS : Matabiau, Méditerranée init, Villaudy, Notre Dame

ponts : 142

- 128 routiers
- 11 ponts voie ferrée
- 3 pour l'autoroute
- +
- 21 passerelles piétons/vélos

aqueducs : 67

épanchoirs - déversoirs : 34

cales : 95

ports : 38

lavoirs : 14

abreuvoirs : 6

passelis : (bief d'Agde) 19

autres : 21

total des ouvrages d'arts
inventoriés ci-dessus = 519

total des ouvrages majeurs :
écluses + ponts + aqueducs
+ épanchoirs-déversoirs = 306

NB : inventaire en cours de fiabilisation depuis 2021

Sources - Bibliographie

Plans anciens : Archives du Canal / Voies Navigables de France / Samuel Vannier

La construction du Canal Royal de la jonction des mers en Languedoc / thèse Michel Adgé / 2011

Le Canal du Midi de long en large / Philippe Valentin / OEkoumène cartographie / 2016

Guide fluvial n°07 le Canal du Midi / John Riddel / Editions du Breil

Pierre Paul Riquet, l'audace et la ténacité / Gérard Crevon / Vérone éditions 2024

La barque de poste du Canal du Midi (1673-1858) / Jean-Michel Sicard / Empreinte éditions 2012

Les mille et une bornes du Canal du Midi / Jean-Michel Sicard

Voies d'eau d'Occitanie vues du ciel / André Authier / Éditions Acampo / 2017 – 2023



Reproduction interdite
sauf mention spéciale, textes, photos et dessins de l'Acampo

© ACAMPO – octobre 2024 - tous droits réservés

acampo11@orange.fr



*L'association ACTEUR CANAL DU MIDI remercie tous les participants
à cette journée de retrouvailles
et particulièrement
l'équipage des Bateaux du Soleil, adhérent à ACM
qui nous a préparé cette croisière fluviale sur le Canal du Midi.*