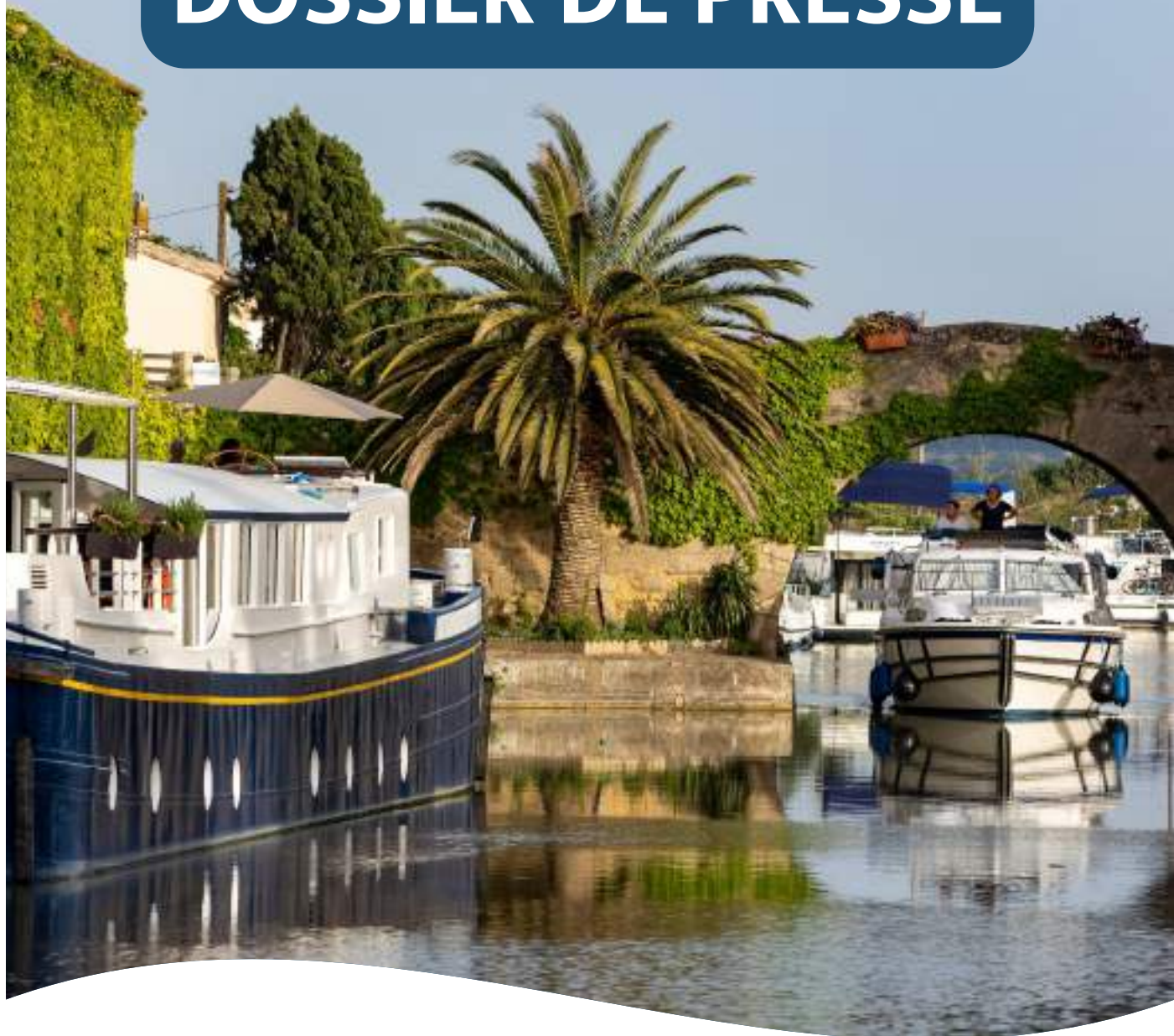


DOSSIER DE PRESSE



1996 - 2026

30 ans
patrimoine
mondial
— Unesco —



Introduction	5
1. Le canal du Midi : un projet magistral de génie civil	6
■ Une prouesse technologique et architecturale.....	6
■ L'alimentation en eau du canal : un défi capital	7
■ Des territoires façonnés par le canal.....	8
■ L'œuvre de Riquet : un héritage qui traverse les époques	9
■ La gestion du canal au fil du temps : de Riquet à Voies navigables de France.....	10
2. Le canal : un lien à travers les territoires	11
■ Un attrait touristique majeur au cœur de l'Occitanie	11
■ L'eau, l'or bleu du canal.....	13
■ Une nouvelle vie pour les maisons éclusières	15
■ Un cœur vibrant et festif au cœur des territoires	16
3. Préserver et transmettre un patrimoine à vocation universelle, une ambition collective	17
■ Restaurer et entretenir le canal du Midi : un enjeu immense	17
■ Un corridor écologique à préserver	18
■ L'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO : une opportunité pour la préservation et l'avenir du canal du Midi	19



Introduction

À l'occasion du 30^e anniversaire de l'inscription du canal du Midi au patrimoine mondial de l'Unesco, coup de projecteur sur cet ouvrage exceptionnel !

En 2026, les acteurs du territoire : État, Région Occitanie, Voies navigables de France (VNF), Départements de l'Aude, de la Haute-Garonne, de l'Hérault et du Tarn, intercommunalités et communes du linéaire, associations, se mobilisent pour faire rayonner le canal du Midi en l'honneur de cet anniversaire.

4

Il y a 30 ans, en 1996, l'UNESCO reconnaissait officiellement la valeur universelle exceptionnelle du canal du Midi en l'inscrivant sur sa prestigieuse liste du patrimoine mondial. Cette distinction honore la France autant qu'elle l'oblige. Elle rappelle que ce bien appartient à tous les peuples du monde, et qu'il est confié aux acteurs du territoire avec la mission essentielle de le transmettre aux générations futures et de le faire connaître. C'est dans cet esprit d'héritage que les équipes de VNF, aux côtés des collectivités et des partenaires de l'Entente pour le canal du Midi, œuvrent chaque jour à sa sauvegarde, sa valorisation et son adaptation. Rien ne serait possible sans l'engagement constant de celles et ceux qui veillent sur lui, collectivement. L'implication des habitants, visiteurs et amoureux du canal est également capitale, car chacun porte un peu de l'histoire de ce canal depuis 350 ans et pour les décennies à venir. **Célébrer les 30 ans de son inscription, c'est saluer une histoire exceptionnelle, mais c'est surtout affirmer notre volonté de poursuivre cette aventure collective. Pour marquer cet anniversaire, un programme d'événements culturels, sportifs et scientifiques est prévu tout au long de l'année 2026.** L'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco consacre bien plus qu'une infrastructure d'ingénierie fluviale : elle souligne la portée visionnaire d'un projet né au XVII^e siècle, fruit de l'audace de Pierre-Paul Riquet, de son ambition et de son savoir-faire hydraulique, longtemps inégalé. Le canal du Midi, c'est avant tout une prouesse technique, jalonnée de plus de 300 ouvrages d'art qui constituaient, en leur temps, de véritables innovations,

sans équivalent dans le monde pour certaines.

Ce qui fait aussi sa valeur, c'est sa capacité à évoluer avec son temps. Du commerce de marchandises à la navigation de plaisance, des chemins de halage aux itinéraires de mobilités douce, le canal du Midi a su, à chaque époque, s'adapter aux besoins, aux attentes et aux enjeux de son temps et de ses usagers. Il continue de le faire aujourd'hui. C'est une œuvre vivante, façonnée par des générations d'équipes (ingénieurs, compagnons, ouvriers, ...) pour répondre à l'évolution des besoins au gré des révolutions industrielles, des mutations sociales et des grandes évolutions. Trait d'union entre l'Atlantique et la Méditerranée, il incarne, depuis sa création, le dialogue entre patrimoine et innovation, entre nature et usages, entre mémoire et avenir.

Sa force repose également sur le fait que le canal du Midi répond dès sa création à un objectif stratégique d'aménagement du territoire. Le canal du Midi concourt aujourd'hui au développement de l'économie touristique, et aussi de l'agriculture et de la culture.

Le canal est aussi le symbole d'un savoir-faire, celui de la gestion partenariale et durable de la ressource en eau. À l'heure où le changement climatique bouleverse les équilibres hydrauliques, où la raréfaction de l'eau exige de nouvelles approches, sa préservation est un défi et une responsabilité.

Ce sont toutes ces facettes qu'il vous est proposé de faire découvrir à vos lecteurs, auditeurs, téléspectateurs. Car être inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco, c'est aussi participer à l'éducation, au développement de la science, de la culture et à la communication pour promouvoir la paix, le développement durable et la dignité, en accord avec les valeurs de cette organisation internationale de renom.

Le canal du Midi en résumé

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

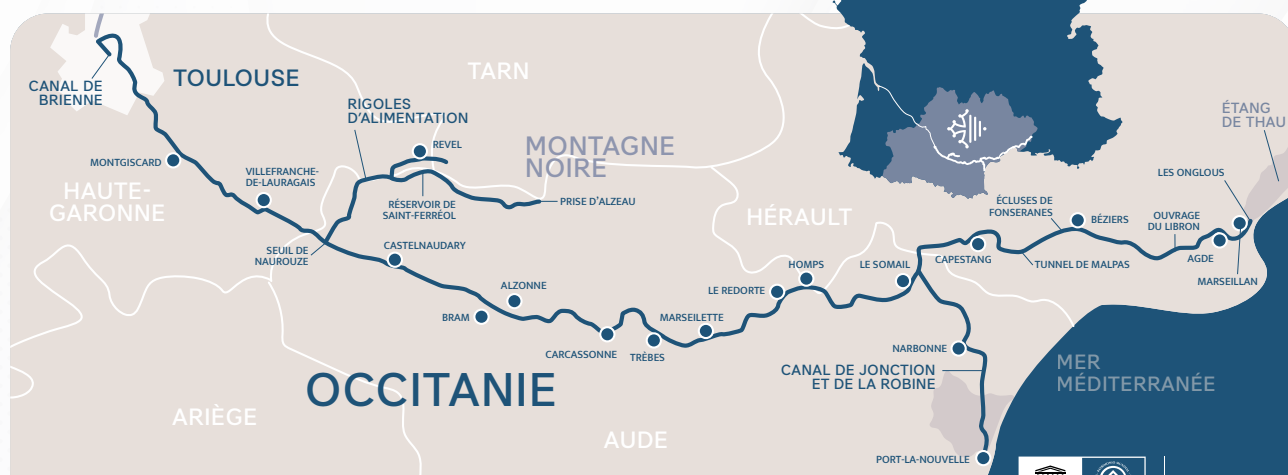
Le projet de relier la Méditerranée à l'Atlantique par un canal au nord des Pyrénées remonte à l'époque romaine, mais tous les projets se heurtent au problème de son alimentation en eau car le canal doit franchir un point haut... Pierre-Paul Riquet trouve la solution en proposant la collecte des eaux de différents ruisseaux situés dans la Montagne Noire pour alimenter le canal tout au long de l'année.

Il réalise ainsi la **construction du canal du Midi sous le règne de Louis XIV, entre 1667 et 1684**. Véritable prouesse technique, cet ouvrage constitue l'un des plus anciens canaux d'Europe encore en fonctionnement.

Long de 240 km, il relie Toulouse à l'étang de Thau à Marseillan en traversant une diversité de paysages : aires urbaines, Montagne Noire, plaines céréalières et viticoles, littoral méditerranéen.

Après avoir appartenu à de nombreux propriétaires au fil du temps, il est aujourd'hui propriété de l'État français, et sa gestion est confiée à Voies navigables de France, établissement public qui assure son fonctionnement, son entretien et sa mise en valeur avec les collectivités.

Le transport de passagers et de marchandises sur cette voie fluviale a largement participé au développement de tout un territoire. Au fil du temps, les usages ont évolué. Devenu le canal le plus touristique en France avec 30% du tourisme fluvial, il est considéré aujourd'hui comme un véritable trait d'union pour la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée. Au-delà du tourisme, il cache d'autres usages structurants pour le territoire qu'il traverse, notamment avec l'eau qu'il transporte : il permet d'alimenter en eau potable les populations et rend possible l'irrigation des cultures qui le bordent.



5

1996 - 2026 : 30 ANS DE RAYONNEMENT D'UN JOYAU DU PATRIMOINE



Canal du Midi

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

Considéré comme l'une des réalisations d'ingénierie civile les plus extraordinaires de l'ère moderne, il témoigne de l'essor technologique qui a ouvert la voie à la révolution industrielle. Il représente une période de l'histoire, celle des transports fluviaux et la maîtrise du génie civil hydraulique. Construit pour répondre à un objectif stratégique d'aménagement du territoire, il est devenu dès sa construction l'élément le plus marquant du territoire traversé, associant innovation et esthétique. C'est tout cela qui fonde la valeur universelle exceptionnelle du canal du Midi !

Son inscription comprend le canal du Midi en tant que tel, son système d'alimentation en eau dans la Montagne Noire et ses extensions du XVIII^e siècle (canal de Brienne, canaux de Jonction et de la Robine) soit 360 km de canaux et rigoles répartis sur pas moins de 90 communes.

Ainsi, des ouvrages aux paysages, l'État et les acteurs du territoires se doivent de préserver ce patrimoine pour le transmettre aux générations futures.

1.

LE CANAL DU MIDI : UN PROJET MAGISTRAL DE GÉNIE CIVIL

Une prouesse technologique et architecturale

La construction du canal en seulement 14 ans

Pierre-Paul Riquet met en œuvre la vaste entreprise de construction du canal dès janvier 1667. Inauguré dès 1681, il sera ouvert à la navigation en 1684. Il sera cependant considéré pleinement opérationnel qu'en 1694, après les perfectionnements apportés par Vauban.

Le canal du Midi est un ouvrage hors norme pour le siècle de Louis XIV et l'une de ses œuvres majeures, au même titre que le château de Versailles. Sa construction relève d'une véritable prouesse technologique pour le XVII^e siècle. Dans un laps de temps très réduit au regard des moyens techniques existants, Pierre-Paul Riquet va créer cette voie navigable de 240 km, entièrement artificielle, jamais conçue jusqu'alors.

6

Si l'ouvrage s'inspire d'innovations antérieures (écluse à sas italienne du XV^e siècle, canal à bief de partage du canal de Briare - situé en Bourgogne - ou travaux romains d'adduction d'eau), les ingénieurs du canal les adaptent à une échelle jusque-là inégalée. Pierre-Paul Riquet fait le choix audacieux de ne suivre aucun cours d'eau existant. La précision du nivellement et l'audace des infrastructures rapprochent cette réalisation des grands ouvrages antiques. **Riquet va mobiliser jusqu'à 12 000 ouvriers pour la construction du canal qui vont œuvrer en simultané sur un chantier long et pénible, entièrement réalisé à la main et avec des outils sommaires.**

RIQUET, CONCEPTEUR VISIONNAIRE DU CANAL DU MIDI

Issu d'une famille bourgeoise aisée, Pierre-Paul Riquet utilise sa richesse personnelle, acquise en tant que fermier des Gabelles du Languedoc pour nourrir une ambition dévorante : réaliser un canal reliant l'Atlantique à la Méditerranée. Il soumet en 1662 son projet à Colbert, intendant des finances du jeune roi Louis XIV. Ce dernier signe en octobre 1666 l'Édit de construction du canal royal de Languedoc (ancien nom du canal du Midi). Pierre-Paul Riquet est d'abord nommé entrepreneur de la construction du système d'alimentation en eau de la Montagne Noire et de la section navigable de Toulouse à Trèbes. En 1670, il est chargé de la construction de la section entre Trèbes et l'étang de Thau, ainsi que du port de Sète.

Épuisé et ruiné, Pierre-Paul Riquet décède le 1er octobre 1680 et ne verra jamais l'achèvement de son œuvre. Le 15 mai 1681, un convoi de 25 barques effectue le voyage inaugural du canal.



Trois ouvrages d'exception inédits pour l'époque

- **Le pont-canal de Répudre** : le premier pont-canal de France qui permet de passer au-dessus d'une rivière
- **Le tunnel du Malpas** : le premier tunnel de navigation du monde permettant de passer sous la colline d'Ensérune
- **L'échelle d'écluses de Fonseranes** : sans doute le site le plus extraordinaire du canal du Midi avec huit bassins pour franchir un dénivelé de 21,5 m. Il fait face à la ville de Béziers, ville natale de Riquet.



L'alimentation en eau du canal : un défi capital

Au-delà du creusement du canal et la création de ses ouvrages hydrauliques telles que les écluses, la principale prouesse de Riquet repose sur sa capacité à alimenter en eau le canal toute l'année, quels que soient le débit des rivières et les précipitations.

Entre ses observations en Montagne Noire, située à l'extrémité sud du Massif central, et ses expérimentations dans le parc de son domaine de Bonrepos, **Riquet comprend rapidement que la Montagne Noire constitue la ressource en eau idéale pour son futur canal.**

L'alimentation en eau du canal repose sur un réseau de rigoles de 62 km à travers la Montagne Noire pour

atteindre le seuil de Naurouze situé à 189 mètres d'altitude, et sur le barrage-réservoir de Saint-Ferréol, un autre ouvrage sans précédent pour l'époque. Ce dernier permet à Riquet de pallier les baisses de débit des rivières durant l'été et d'assurer l'alimentation en eau du canal du Midi tout au long de l'année.

L'alimentation en eau du canal du Midi reste aujourd'hui encore un enjeu majeur. D'autres barrages-réservoirs sont venus progressivement compléter le système de réserves, et des prélèvements en rivière et notamment dans le fleuve Aude dès 1876, sont devenus indispensables aujourd'hui.

LES ÉCLUSES OVALES, EMBLÉMATIQUES DU CANAL DU MIDI DU CANAL DU MIDI

Les premières écluses construites sur le canal sont rectangulaires avec des murs (bajoyers) droits. Pour pallier des problèmes de déformation des murs, Riquet fait concevoir un type d'écluse original : un bassin ovale, dont les bajoyers résistent mieux à la pression des terres. **La forme ovoïde unique des écluses du canal du Midi devient l'emblème de ce dernier... Mais aussi un gage de qualité esthétique !**

Aujourd'hui, on recense 77 écluses en service, simples ou multiples : 63 sur le canal principal, une sur le canal de Brienne, sept sur celui de Jonction et six sur le canal de la Robine.





Des territoires façonnés par le canal

Dès l'ouverture du canal du Midi à la fin du XVII^e siècle, le transport de marchandises et de passagers se développe rapidement. La « barque de poste » permet aux voyageurs de se rendre de Toulouse à Agde en quatre jours.

L'activité florissante du canal a profondément structuré la vie autour de ses berges avec la construction de nombreux bâtis (entrepôts, auberges, chapelles, écuries, bureaux, maisons éclésières...), la création de hameaux accueillant les haltes des voyageurs, l'installation de ports ou encore le développement de chantiers navals... Les nouveaux débouchés entraînent un accroissement des installations artisanales et industrielles (production de vin, de tuiles ou exploitation de moulins).

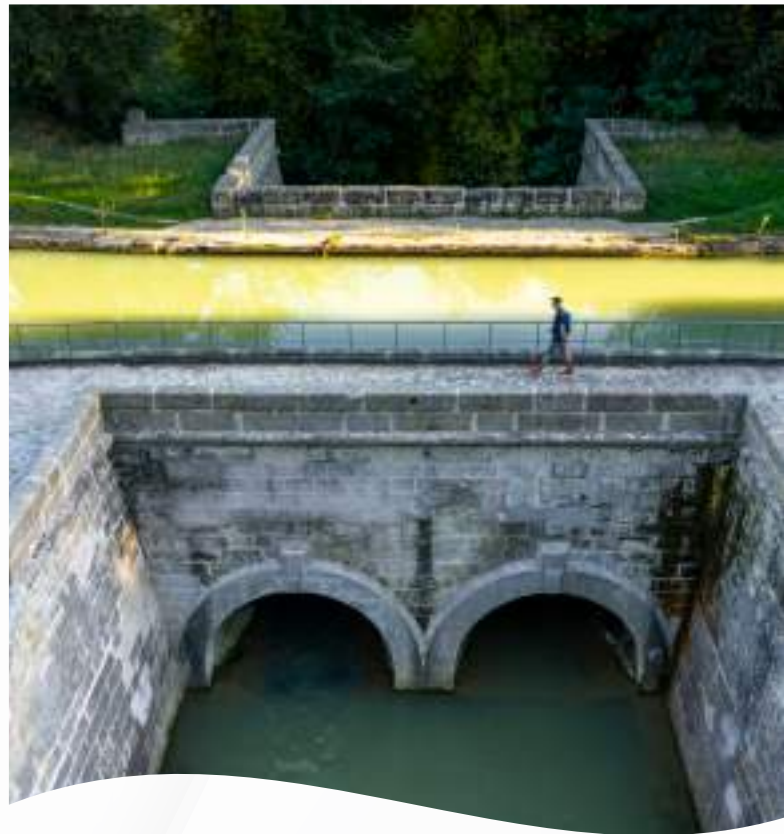
L'agriculture va également profiter de l'apport d'eau du canal à partir de XIX^e siècle et de manière plus intensive au XX^e siècle, apportant une ressource précieuse. **En favorisant l'irrigation, l'industrie agricole va se développer, permettant la culture de céréales ou la viticulture.**

L'œuvre de Riquet : un héritage qui traverse les époques

Des améliorations indispensables proposées par Vauban

Peu après la réception des travaux menés par Riquet, de nombreux dysfonctionnements mettent en péril la viabilité du projet. Des perfectionnements s'avèrent nécessaires pour garantir une navigation optimale, éviter l'ensablement récurrent du canal et assurer une navigation plus sûre. **Missionné par Louis XIV, Vauban poursuit l'œuvre de Riquet, à travers une campagne de travaux menée entre 1687 et 1693** : construction de 49 aqueducs et ponts-canaux, agrandissement du barrage-réservoir de Saint-Ferréol, création de 6 km de rigoles supplémentaires dans la Montagne Noire et réalisation de la voûte des Cammazes, tout en renforçant la régulation hydraulique par de nouveaux épanchoirs et déversoirs aux points stratégiques.

En 1694, on considère le canal du Midi comme réellement achevé.



D'autres évolutions au fil des siècles

Du XVIII^e au XX^e siècle, d'importants travaux complètent le réseau fluvial du sud-ouest :

- **Le canal de Brienne** à Toulouse (ouvert à la navigation en 1776),
- **Le canal de Jonction** qui permet de lier le canal du Midi au canal de la Robine à Narbonne (1777-1787),
- **La déviation de Carcassonne** (achevée en 1810),
- **La liaison de l'étang de Thau au Rhône** (1808),
- **Et le canal latéral à la Garonne** (1856), sécurisant la navigation de Toulouse à l'Atlantique et scellant la continuité entre Atlantique et Méditerranée.

Parallèlement, chaque siècle apporte son lot d'améliorations : renforcement d'ouvrages d'art, gestion des eaux de ruissellement, rectification de courbes trop serrées ...

Plusieurs vagues d'améliorations se succèdent, notamment en réponse à des aléas trop réguliers qui perturbent la navigation comme les aléas climatiques : c'est le cas du pont-canal de l'Orb à Béziers ou les ouvrages du Libron à Vias. La dernière phase d'adaptations im-

portantes date du XX^e siècle, avec la transformation des écluses pour accueillir de plus grands bateaux, pouvant transporter plus de marchandises : c'est la mise au gabarit Freycinet. Ces travaux seront réalisés sur certaines écluses uniquement, car malgré ces aménagements, l'avènement du transport routier par container va progressivement rendre le transport fluvial moins rentable.



La gestion du canal au fil du temps : de Riquet à Voies navigables de France

A la mort de Pierre-Paul Riquet en 1680, ses deux fils héritent et deviennent coseigneurs du canal. Contraints de vendre pour éponger les dettes de leur père, les héritiers Riquet rachètent en 1724 leurs parts cédées 30 ans plus tôt et redeviennent seuls maîtres de la seigneurie du canal.

La Révolution française va remettre en cause cette possession, l'État assurant sa gestion à partir de 1792, jusqu'en 1810. Afin de financer la construction de nouveaux canaux, Napoléon I^{er} transfère la propriété du canal du Midi à des actionnaires réunis au sein de la compagnie du canal du Midi, qui ne l'administrera que jusqu'en 1858, avant d'en confier la gestion pour 40 ans à son concurrent, la compagnie des chemins de fer du Midi.

En 1897, l'État rachète le canal du Midi pour relancer la navigation fluviale. À partir de cette date, le réseau fluvial de Bordeaux à l'étang de Thau sera géré par le Service des canaux du Midi, **puis en 1991 par Voies navigables de France alors nouvellement créé, à qui l'État confie la gestion du réseau fluvial navigable national.**

L'administration de la voie d'eau a conservé au fil du temps une grande stabilité. Le découpage du canal en départements fonctionnels perdure. Comme au XVII^e siècle, la « direction des canaux du Midi » (aujourd'hui dénommée Direction territoriale Sud-Ouest) est toujours basée à Toulouse, dans les locaux du port Saint-Étienne aménagés en 1880.

10

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Voies navigables de France (VNF) est l'établissement public chargé de gérer, entretenir et développer 6 700 km de fleuves, canaux et rivières navigables en France.

Sur le bassin Sud-Ouest, ce sont 300 personnes qui travaillent au quotidien à la gestion du canal des Deux Mers (canal du Midi et canal latéral à la Garonne) et de la Garonne navigable sur un total de 500 km de voies d'eau.

Leurs missions sont variées, allant de l'exploitation de la voie d'eau, son entretien et la maintenance de ses ouvrages, mais également la régulation de la gestion hydraulique ou le développement d'activités économiques à ses abords ou dans les bâtis éclusiers.

Un programme de modernisation du système d'exploitation des canaux est actuellement en marche, afin de fiabiliser le réseau fluvial et d'économiser la ressource en eau.



Ce qui rend notre travail particulier, c'est le cadre unique dans lequel nous exerçons. Le canal, avec toute sa richesse et son histoire, nous offre un environnement de travail à la fois atypique et agréable. Chaque année, nous rénovons une à deux écluses afin de les moderniser. Le défi est de taille : il faut savoir intégrer des solutions techniques actuelles tout en respectant et en préservant l'authenticité d'un patrimoine plusieurs fois centenaire. »



Jean-Baptiste Bravo, mainteneur électromécanique à Voies navigables de France

2.

LE CANAL : UN LIEN À TRAVERS LES TERRITOIRES

Un attrait touristique majeur au cœur de l'Occitanie

Depuis les années 1980, le canal du Midi est devenu un moteur de développement de l'économie touristique, notamment à travers les activités fluviales et les loisirs liés à l'itinérance. À l'heure du slow tourisme, le canal du Midi offre de nouvelles perspectives, où le rythme paisible de l'eau qui passe devient un mode de vie pour les riverains et un lieu hors du temps pour les touristes venant de France et du monde entier.

De nos jours, le canal du Midi est la première destination fluviale en France, et accueille chaque année des touristes à la recherche d'une expérience inoubliable.

Les touristes sont plus que jamais à la recherche d'authenticité, et le **slow tourisme séduit de plus en plus de**



français et d'étrangers. Le tourisme fluvial et fluvestre (activités en bord de canal) représente la promesse d'un tourisme plus respectueux de l'environnement, en prenant son temps, pour un contact plus direct avec la nature environnante.

La navigation : une expérience « au fil de l'eau » privilégiée

Le canal du Midi est désormais une destination phare du tourisme fluvial sous diverses formes : navigation de plaisance, en croisière de plusieurs jours ou en location de quelques heures, visites guidées d'une portion de canal en bateau promenade... Il concentre le plus grand nombre de bases de location de bateaux avec une flotte d'environ 500 bateaux sans permis et une offre

conséquente de bateaux à passagers que ce soient des péniches-hôtels ou des bateaux promenade. Avec près de 50 000 passages de bateaux par an (bateaux de location, bateaux promenade, péniches-hôtels...), **le canal du Midi réalise à lui seul 30% du trafic touristique fluvial français.**

11

« La navigation est une passion qui m'accompagne depuis toujours. Dès l'enfance, j'ai parcouru rivières, fleuves et canaux, en France, en Belgique et aux Pays-Bas. Pourtant, c'est le canal du Midi qui reste mon préféré : son calme, sa beauté et ses ouvrages remarquables en font un lieu à part. Chaque sortie y est différente, portée par les paysages changeants et les rencontres avec des visiteurs venus du monde entier. Après trente-cinq ans passés sur ces eaux, je garde intact le même enthousiasme. Le canal a quelque chose de magique : il rapproche les gens, les invite à se saluer, à échanger et à partager un moment de convivialité. »

Luc Verhellen, capitaine du bateau promenade le « Saint Ferréol »



Le développement des activités « fluvestres », nouvelles stars du canal du Midi

Les activités fluvestres c'est-à-dire pratiquées au bord de l'eau, connaissent un développement soutenu depuis plusieurs années. Randonneurs et cyclotouristes sont désormais nombreux à s'approprier ce cadre en dehors du temps. Chaque année, 1,5 million de personnes – touristes et habitants – y pratiquent des activités à faible impact écologique : marche, vélo, balades courtes ou itinérance de quelques jours.

Parcourir le canal du Midi à vélo est un excellent moyen de découvrir cette voie d'eau exceptionnelle. La traversée de villages chargés d'histoires et la découverte d'ouvrages d'arts emblématiques, permet un voyage unique en son genre. Le tronçon du canal du Midi fait partie d'un itinéraire qui va de l'Atlantique à la Méditerranée : le « Canal des 2 mers à vélo », la V80 soit 750 km

de voies cyclables disponibles toute l'année et plus de 64 millions d'euros de retombées économiques sur les territoires traversés. Grâce à l'investissement massif des conseils départementaux de la Haute-Garonne, de l'Aude et de l'Hérault pour rendre cyclable l'intégralité de ce cheminement, la fréquentation ne cesse de progresser. D'après une étude réalisée sur cet itinéraire, 200 000 touristes itinérants et 800 000 touristes en séjour ont fréquenté cette voie cyclable en 2024.

Au-delà de ce tracé iconique, la **Méditerranée à vélo (Eurovélo8)**, qui relie la Grèce à l'Espagne, longe également le bien canal du Midi durant près de 100 km. Côté randonnée, le canal est parcouru en partie par de nombreux itinéraires et notamment par le **fameux chemin de Saint-Jacques de Compostelle (GR78)**.





L'eau, l'or bleu du canal

Le canal du Midi est une formidable machine hydraulique. **Au fil du temps, le système d'alimentation en eau du canal du Midi dans la Montagne Noire a été complété par des prélèvements en rivière (sur la Cesse, l'Hérault et sur l'Aude) et par de nouveaux barrages.**

La gestion de l'eau, de son captage à son utilisation pour les multiples usages qu'elle permet, est une des activités centrales de son gestionnaire, Voies navigables de France.

Un canal de navigation qui offre un potentiel pour l'irrigation agricole

Initialement conçu pour la navigation, le canal du Midi a progressivement vu ses usages se diversifier, comme de nombreuses voies navigables en France.

Au XX^e siècle, l'État et les collectivités développent un vaste réseau hydraulique interconnecté pour irriguer plus de 40 000 hectares, favorisant la culture du blé dur, du maïs et de la vigne. Aujourd'hui, en période estivale, **l'irrigation agricole représente plus de 60 % des volumes qui transitent dans le canal, et jusqu'à 80 % pour le canal de la Robine.** Le canal contribue ainsi à favoriser le développement de l'activité agricole sur un vaste territoire.

13

« Être arboriculteur, c'est avant tout une histoire de passion pour la nature. C'est cultiver, tailler, soigner et récolter les pommes que produisent nos arbres. C'est un métier exigeant, profondément ancré dans le paysage rural et rythmé par les saisons.

Depuis sa création dans les années 1950, notre exploitation longe le canal du Midi sur près de deux kilomètres. Le canal est vital pour nous : il permet d'irriguer près de soixante hectares de vergers. Mon grand-père et mon père furent parmi les premiers irrigants du Lauragais. J'ai grandi au bord de l'eau, dans une maison tournée vers le canal. Enfant, je regardais passer les longues péniches chargées de marchandises, puis plus tard les bateaux de plaisance. Le canal du Midi fait partie de notre quotidien, de notre paysage et de notre histoire familiale. »

Antoine Font, propriétaire du domaine des Cheminières



Une ressource partagée : préserver l'eau du canal du Midi pour tous les usages

La gestion des eaux du canal du Midi est étroitement liée à celle de plusieurs rivières et fleuves, eux-mêmes gérés par différents acteurs. Elle devient aujourd'hui de plus en plus complexe en raison du changement climatique, qui provoque des épisodes de pluies excessives ou, au contraire, de longues périodes de sécheresse et de fortes chaleurs.

VNF met en place de nouvelles mesures spécifiques visant à économiser l'eau : réduction des fuites (au niveau des écluses et des berges), augmentation des volumes d'eau stockés pendant l'hiver, projet d'installation d'appareils de mesure pour améliorer la connaissance en temps réel des différents débits et hauteurs d'eau ...

Ces mesures concrètes et concertées, dans le contexte de changement climatique, ont pour objectif de maintenir tous les usages de l'eau le plus longtemps possible – alimentation en eau potable des populations, irrigation agricole, navigation - et contribuent au développement économique des territoires traversés par le canal du Midi.

14

LE BARRAGE-RÉSERVOIR DE SAINT FERRÉOL, CLÉ DE VOÛTE DU SYSTÈME D'ALIMENTATION DU CANAL DU MIDI DEPUIS 350 ANS

Construit par Pierre-Paul Riquet entre 1667 et 1680, le barrage de Saint-Ferréol situé à Revel dans la Montagne Noire, est, à l'époque, reconnu comme le plus grand du monde Occidental. Ce barrage-réservoir répond à la nécessité d'alimenter le canal toute l'année, malgré les fluctuations de débit des rivières, notamment en été, lors de la période d'étiage. Aujourd'hui, le barrage-réservoir de Saint-Ferréol permet toujours de stocker un grand volume d'eau qui sera acheminé via la rigole de la plaine, jusqu'au seuil de Naurouze, point culminant du canal du Midi situé quelques 32 km plus loin.

Avec Vauban, le barrage sera profondément remanié, et sa capacité de stockage augmentée (réhausse de la digue notamment).

Aujourd'hui, si ses dimensions en font un barrage aux capacités limitées, **des travaux ont été réalisés**



en 2025 pour permettre une augmentation du volume d'eau stockée, passant ainsi de 5 Mm³ à 5,6 Mm³ (en potentiel stockable). Ces travaux ont consisté à la mise en place d'un système de surveillance complémentaire à celui déjà en place.

Depuis 1997, le barrage-réservoir est inscrit au titre des monuments historiques et est intégré dans un «Grand Site Occitanie». Il accueille également une base de loisirs, gérée par la communauté de communes « Aux sources du canal du Midi » et offre de nombreuses activités nautiques en période estivale.



Une nouvelle vie pour les maisons éclusières

Les maisons éclusières, autrefois lieux de vie et de travail des éclusiers et éclusières chargés de faire passer les bateaux, perdent progressivement leur utilité du fait de la modernisation du réseau fluvial. **Environ 25% de ces bâtiments sont aujourd'hui reconvertis pour proposer aux usagers et riverains du canal du Midi de nouvelles activités ou services.**

Chaque année, c'est une dizaine de bâtiments qui sont reconvertis à la suite d'appels à projets autour de thématiques favorisant l'accès au canal du Midi : itinérance sur le canal (chambres d'hôte, guinguettes, réparation de vélo), découverte de l'art de vivre (artisanat, vente de produits locaux) et mise en scène (lieux de culture, de découverte du canal ou de partage).

UNE MAISON ÉCLUSIÈRE DEVENUE GÎTE D'ÉTAPE SUR LE CHEMIN DE SAINT-JACQUES DE COMPOSTELLE

Le long du canal du Midi, la maison éclusière du Sanglier, à Ayguesvives dans le Lauragais, est désormais un gîte accueillant les pèlerins de Saint-Jacques-de-Compostelle. Dans le cadre de l'appel à projets 2022 de reconversion des maisons éclusières, l'association des Amis de Saint-Jacques en Occitanie a ainsi signé une convention d'occupation avec VNF pour donner une seconde vie à cette maison et offrir une halte originale aux pèlerins de la voie d'Arles. Cette maison éclusière datant de 1752 est classée aux Monuments Historiques depuis 1998. Ce projet illustre l'un des nombreux usages de ces lieux emblématiques repensés pour proposer de nouvelles activités aux abords des voies d'eau.



Un cœur vibrant et festif au cœur des territoires

Le canal du Midi accueille chaque année des animations ponctuelles, expositions ou festivals. Il est devenu un support culturel, offrant une multitude de scènes, pour la découverte des arts de toute nature, ou le développement de pratiques sportives. Acteurs associatifs, culturels et collectifs se mobilisent pour faire vivre le canal, quelques heures ou quelques jours, dans des lieux connus ou moins connus.

En 2026, pour célébrer les 30 ans de l'inscription du canal du Midi au patrimoine mondial de l'Unesco, un riche programme d'événements culturels et sportifs va se dérouler tout au long de l'année. Voici quelques incontournables...

Les Escales du canal – Juillet

Le premier week-end de juillet, le canal du Midi est en fête ! Concerts, expositions, balades commentées... des événements de formats divers sont organisés par les communes (ou par les établissements publics de coopération intercommunale ou acteurs associatifs). Depuis 2022, Voies navigables de France coordonne «Les escales du canal», événement convivial qui permet la découverte du canal.

Festival Convivencia – Juillet

Avec une péniche en guise de scène, le Festival Convivencia est devenu l'événement incontournable du canal du Midi. Ce festival itinérant créé en 1996 navigue durant 3 semaines sur le canal du Midi et s'amarre dans une quinzaine de lieux aménagés pour l'occasion. Des concerts gratuits aux sonorités métissées sont proposés à chacune de ses étapes.

16

Le rallye du canal en aviron – Août

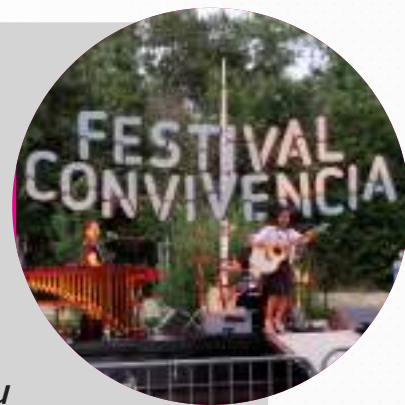
Chaque année depuis plus de 40 ans, le rallye du canal en aviron est organisé de Toulouse à Béziers. Organisée par l'Association Toulouse Pierre-Paul Riquet (ATPPR), cette randonnée se déroule sur plusieurs jours et accueille des sportifs du monde entier.

Canalathlon – Octobre

Le « Canalathlon », est une épreuve sportive de 35 km qui conjugue plusieurs activités fluviales et fluvestres : VTT, course à pied, cyclisme et canoë. Cette course organisée depuis 2017 par le PETR (pôle d'équilibre territorial et rural) du Pays du Lauragais est autant une opération touristique permettant la découverte des paysages du Lauragais qu'une opération de sensibilisation à une pratique responsable et durable d'activités au bord du canal.

Tous les événements sportifs ou culturels, programmation et informations sont disponibles sur le site internet : canal-du-midi.com

Depuis trois décennies, le Festival Convivencia relève un pari audacieux de transformer le canal du Midi en une véritable scène à ciel ouvert. Chaque été, une péniche se transforme en scène flottante et embarque pour une véritable odyssée artistique de plus de 400 kilomètres. Elle s'amarre dans une dizaine de villes, et partout, les berges s'animent : concerts gratuits, dégustations, expositions, sérigraphie... Le festival ravive l'âme du canal du Midi, en le transformant en un lieu de rencontres, de culture et de partage. Il n'est pas un simple décor : il relie les habitants et les cultures, faisant vivre un projet collectif où musique et patrimoine dialoguent dans un esprit d'ouverture et d'humanité. »



Cécile Héraudeau, directrice du festival Convivencia

3.

PRÉSERVER ET TRANSMETTRE UN PATRIMOINE À VOCATION UNIVERSELLE, UNE AMBITION COLLECTIVE



Restaurer et entretenir le canal du Midi : un enjeu immense

Chaque année, les ouvrages et les berges sont contrôlés et des programmes de restauration sont mis en place afin de conserver la qualité des ouvrages et leur étanchéité, dans le respect des règles patrimoniales et avec l'appui d'experts comme les architectes du patrimoine.

Ces travaux sont généralement réalisés pendant les périodes dites de "chômage", en hiver, en dehors des périodes de navigation et de forte activité touristique. Certains chantiers peuvent être réalisés "en eau", mais la plupart du temps, ils sont réalisés après la vidange d'un ou plusieurs biefs (portion de canal entre deux écluses).

Les restaurations les plus courantes sont les réfections de maçonneries des écluses : les pierres endommagées ou trop usées sont changées, les joints refaits. Des injections de matériaux dans les murs peuvent également

être réalisées afin d'étanchéifier les ouvrages usés par le passage de l'eau. Le choix des matériaux est délicat : en conservant les pratiques ancestrales des bâtisseurs du canal, des matériaux à base de chaux, de sable, de silice sont utilisés... Les coloris des matériaux sont également sélectionnés avec soin et validés préalablement par les architectes du patrimoine.

Ponts, ponts canaux, berges ... sont également l'objet d'attentions spécifiques et d'opérations de nettoyage ou de restauration au fil du temps.

17

LA RESTAURATION DU SITE ÉCLUSIER DE NÉGRA (MONTESQUIEU LAURAGAIS, HAUTE-GARONNE)

En 2023, la première phase de travaux s'est attachée à la restauration des bâtiments d'exploitation. Dans un premier temps, des travaux de gros œuvre (maçonnerie, charpente et menuiserie) ont été réalisés sur ces bâtiments anciens, inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Les travaux de second œuvre ont suivi (cloisons, électricité, plomberie ...) accompagnés d'un réaménagement complet des bâtiments.

Dans le courant de l'hiver 2024/2025, c'est le bassin de l'écluse qui a été entièrement réétanchéifié et restauré : pierres de maçonnerie remplacées, rejointement et restauration des portes d'écluse.





LA RESTAURATION DE LA VOÛTE ARBORÉE EST EN MARCHÉ

Entièrement créés par la main de l'homme, les alignements d'arbres du canal du Midi sont en perpétuelle évolution au fil des siècles. Au XIXe siècle, les platanes ont remplacé la diversité d'essences présentes auparavant. Depuis 2006, les platanes sont victimes de la propagation d'un champignon microscopique, le chancre coloré, qui provoque une maladie incurable qui les décime.

Aujourd'hui, une grande partie des 42 000 platanes bordant le canal du Midi ont dû être abattus et plus de 20 000 nouveaux arbres de diverses essences les ont remplacés progressivement. Le chêne chevelu est choisi comme nouvelle essence identitaire du canal, accompagnée de six autres essences d'arbres (érable plane, tilleul à petites et grandes feuilles, micocoulier, pin parasol, peuplier blanc et charme houblon) sélectionnées pour leur grande hauteur, leur longévité et leur adaptation aux milieux traversés. Ces arbres sont entretenus et taillés afin de favoriser leur développement et leur intégration esthétique dans les paysages. 1800 nichoirs également ont été installés pour maintenir la population des oiseaux et chauves-souris en bordure de canal.

Face à ce projet pharaonique, Voies navigables de France (VNF) a créé en 2012 une mission spécifique chargée de collecter des dons en faveur de ce projet inédit, permettant de soutenir la restauration de la voûte arborée du canal du Midi. Aujourd'hui, plus de 1 000 donateurs et une cinquantaine d'entreprises mécènes soutiennent le projet de restauration de la voûte arborée du canal du Midi.

Ce vaste programme de replantation mené par VNF est également soutenu par ses partenaires publics (Conseil régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, Conseils départementaux de l'Hérault, de l'Aude et de la Haute-Garonne).

Un corridor écologique à préserver

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

18

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

Les eaux lentes du canal, riches en sédiments, offrent également un habitat adapté à une vingtaine d'espèces aquatiques, parmi lesquelles carpes, brochets, sandres, mais aussi des mollusques, batraciens et reptiles.

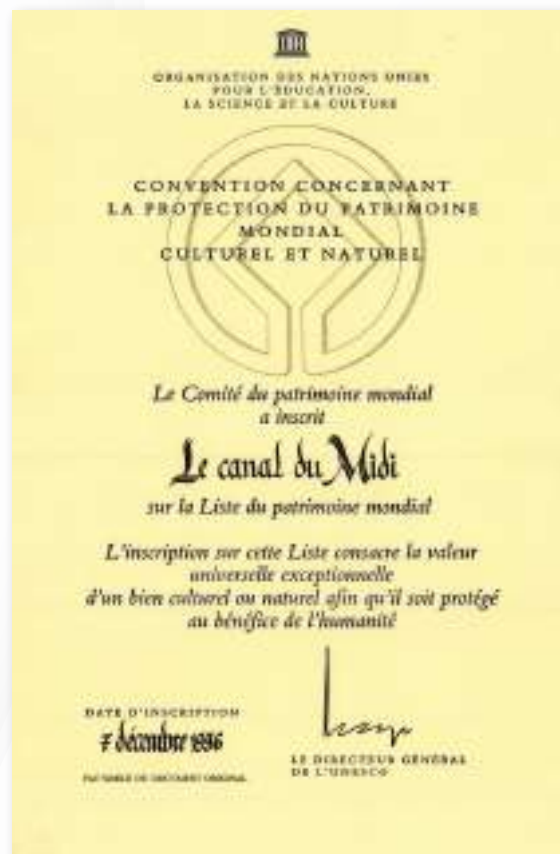


L'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO : une opportunité pour la préservation et l'avenir du canal du Midi

Inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO en 1996, le canal du Midi est reconnu pour sa Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE), élément fondamental qui justifie l'inscription d'un Bien sur la Liste du Patrimoine mondial¹. Pour les biens dits culturels (par opposition aux biens naturels), la VUE repose sur l'étude de six critères. Le canal du Midi répond à quatre d'entre eux ce qui est remarquable. Rares sont les biens UNESCO reconnus sur la base d'autant de critères.

LES QUATRE CRITÈRES JUSTIFIANT LA « VUE » DU CANAL DU MIDI

- Critère I : représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain
- Critère II : témoigner d'un échange d'influences considérable sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages
- Critère IV : offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une période significative de l'histoire humaine
- Critère V : être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, ou de l'interaction humaine avec l'environnement



Des mesures de protection du canal

Le canal du Midi est protégé au titre des sites classés et certains de ses éléments sont également protégés au titre des monuments historiques. Les abords du canal font aussi l'objet d'une protection, avec le classement des paysages du canal du Midi. Ces classements donnent à l'État les moyens réglementaires de contrôler les projets d'aménagements aux abords du canal afin de transmettre cet héritage exceptionnel aux générations futures.

19

UNE MOBILISATION COLLECTIVE POUR LA PRÉSERVATION ET LA TRANSMISSION DU BIEN

Propriété de l'État, la gestion du Bien canal du Midi est assurée par l'établissement public Voies navigables de France.

Pour coordonner les actions visant à la préservation du Bien et à sa transmission, l'« Entente pour le canal du Midi » a été créée en 2018, réunissant l'État, VNF, la Région Occitanie et les quatre conseils départementaux traversés (Aude, Haute-Garonne, Hérault,

Tarn). L'Entente porte de nombreuses actions collectives visant à mieux faire connaître le canal et à le valoriser (site internet, plaquettes, expositions...). Elle finance ainsi des études et des travaux pour déployer des outils d'interprétation du canal du Midi.

Un Comité de Bien, véritable « Parlement du canal », rassemble plus de 300 acteurs du territoire pour débattre et orienter les stratégies de valorisation. Un plan de gestion UNESCO, approuvé en 2021, fixe les grandes lignes de cette démarche.



¹La « valeur universelle exceptionnelle » (VUE) signifie une importance culturelle et/ou naturelle tellement exceptionnelle qu'elle transcende les frontières nationales et qu'elle présente le même caractère inestimable pour les générations actuelles et futures de l'ensemble de l'humanité. À ce titre, la protection permanente de ce patrimoine n'incombe pas seulement à l'État partie ou au gestionnaire du bien, mais à l'humanité tout entière.

PLUS D'INFORMATIONS



canal-du-midi.com

- Tous les lieux à découvrir
- Itinérance (bateau, vélo, marche...)
- Histoire et patrimoine
- Informations pratiques...

Contact presse :

Astrid Le Vern
Responsable relations presse
Voies navigables de France

astrid.levern@vnf.fr

+33 (0)7 63 73 80 90



1996 - 2026

30 ans
patrimoine
mondial
— Unesco —

