



L'Édit
1666

« ÉDIT DU ROY, POUR LA CONSTRUCTION D'UN CANAL DE COMMUNICATION
DES MERS OCÉANE ET MÉDITERRANÉE »

Ce parchemin de 15 pages a deux fonctions : montrer la volonté du roi de faire construire le canal
et expliquer comment il devra être administré pour bien fonctionner.
Sans oublier un devis détaillé qui sera la feuille de route de l'entrepreneur !

L'édit a fait l'objet de longues discussions, chaque mot est pesé... si bien qu'il faudra 6 mois pour le finaliser, entre janvier et septembre 1666.
La version finale est présentée au roi début octobre. Louis XIV réside alors à Saint-Germain-en-Laye, d'où le nom du document.

Les auteurs du manuscrit sont Pierre-Paul Riquet, « l'inventeur » du canal, le Chevalier Louis Nicolas de Clerville, commissaire général
aux fortifications, et le célèbre Jean-Baptiste Colbert, contrôleur général et surintendant des Bâtiments du roi.





1810



Napoléon I^{er} crée la Compagnie du Canal du Midi (cette appellation prévaudra sur celle de canal de Languedoc). Il vend à cette société la majorité des parts détenues par l'État. Cette recette permettra de financer la réalisation de nouveaux canaux dans le Nord et l'Est de la France.

1825-1827



Afin de commémorer le génie de Pierre-Paul Riquet, **un obélisque est érigé à Naurouze, pont culminant du canal (189 m d'altitude).**

1828



Un service spécial des Ponts et Chaussées est chargé d'étudier les moyens d'améliorer le transport fluvial de marchandises entre Toulouse et Bordeaux. La navigation sur la Garonne est source de dangers pour les bateaux et les équipages.
Le fleuve connaît souvent des périodes de crues ou d'étiage (basses eaux) qui freinent le commerce.
Jean-Baptiste de Baudre, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées installé à Agen, envisage la réalisation d'un canal parallèle au fleuve qui permettra d'assurer la navigation des barques en toute saison.

1839-1856



Le canal latéral à la Garonne est construit entre Toulouse et Castets-en-Dorthe en Gironde (193 km).
La gestion des tronçons progressivement achevés est confiée à la Compagnie des Chemins de Fer du Midi, créée en 1852.

1858



La Compagnie des Chemins de Fer du Midi prend la totalité de la gestion du canal du Midi pour une durée de 40 ans.
Une politique tarifaire, favorable au rail, est mise en oeuvre.
Le trafic ne cesse de décroître sur le canal et de nombreux bateliers cessent leur activité.

1897



Une loi autorise l'État à racheter le canal du Midi, pour près de 40 millions de francs.
Le Service des Canaux du Midi assure désormais la gestion du réseau compris entre l'étang de Thau et Castets-en-Dorthe.
Le transport de marchandises retrouve un régime de croissance grâce notamment à la suppression des droits de navigation.

1801
1800
1900



1724

Après avoir racheté les parts, les héritiers de Riquet redeviennent seuls maîtres de la propriété du canal.

1765

Un recensement de la batellerie dénombre 224 barques marchandes qui commercent quotidiennement entre Agde et Toulouse.

1768-1776

La construction du canal Saint-Pierre (canal de Brienne) à Toulouse ouvre la liaison entre la Garonne (bief du Bazacle) et le canal, via le port de l'Embouchure.

1777-1787

Ouverture du canal de Jonction et de la Robine de Narbonne.
En Montagne Noire, le réservoir du Lampy est créé pour assurer un volume d'eau supplémentaire à l'alimentation du canal.

1789-1810

Construction et ouverture de la déviation de Carcassonne, refusée à l'origine par les autorités de la ville.
L'ancien tracé de Riquet, empruntant la vallée du Fresquel, est abandonné.

1793

Pendant la Révolution française, les parts de propriété de la famille Riquet de Caraman sont confisquées.
Le canal devient alors une régie des Domaines. Par manque d'entretien, son état se dégrade.

1793



1609



Naissance présumée de Pierre-Paul Riquet à Béziers.

1648-1660



Pierre-Paul Riquet, devenu fermier des gabelles pour le haut-Languedoc, s'installe à Revel et à Bonrepos.
Il étudie les possibilités de construire un canal reliant les bassins de l'Aude et de la Garonne.
Il découvre qu'en Montagne Noire, tout un réseau de ruisseaux et rivières assurera l'eau nécessaire à son canal.

1663



Louis XIV, séduit par cette initiative et convaincu des bienfaits pour sa gloire et son peuple, ordonne l'examen du projet par des commissaires du Royaume et de la Province du Languedoc.

1666



Signature de l' « Édit pour la construction d'un canal de communication des mers Océane et Méditerranée ».

1674



Inauguration et ouverture à la navigation entre Toulouse et Castelnaudary.
Le creusement du canal se poursuit de Castelnaudary vers l'aval, ainsi que de Béziers vers le Minervois.

1680



Mort de Pierre-Paul Riquet à Toulouse. Il est inhumé dans la cathédrale Saint-Etienne à Toulouse.

1681



Mise en eau complète du canal et première navigation solennelle entre Toulouse et Sète. À l'issue de cet essai réussi, le canal est vidé afin d'en parfaire les ouvrages.

1694



À cette date, le canal peut être considéré comme terminé. Il aura mobilisé jusqu'à 12 000 hommes et femmes au plus fort des travaux. Le coût total de la construction s'élève à plus de 17 millions de livres. Pour payer les dettes, les héritiers Riquet devront vendre une partie des parts de la propriété du canal.





LE CANAL DU MIDI AU RANG DES PLUS GRANDS SITES DU MONDE.



Organisation
des Nations Unies
pour l'éducation,
la science et la culture



Canal du Midi
inscrit sur la Liste
du patrimoine mondial
en 1996

Reconnaisante de la qualité exceptionnelle de l'ouvrage et de sa valeur universelle,
l'UNESCO classe le canal du Midi sur la prestigieuse liste du Patrimoine Mondial de l'Humanité.

Par cette distinction internationale, le canal du Midi appartient au prestigieux club des plus grands sites du monde.
Au même niveau que la Grande barrière de corail en Australie !
Sont également compris dans le périmètre, le système des sources du canal en Montagne Noire, les canaux de Jonction,
de la Robine ainsi que celui de Brienne à Toulouse.

LE CANAL DU MIDI RÉPOND À QUATRE DES SIX CRITÈRES CULTURELS FIXÉS PAR L'UNESCO :

- **Critère 1** : il représente un chef d'œuvre du génie créateur humain.
- **Critère 2** : il témoigne des échanges d'influences 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 4** : il offre un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significatives(s) de l'histoire humaine.
- **Critère 6** : il est directement ou matériellement associé à des évènements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle.

