



UNESCO



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'oeuvre 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 événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des oeuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle.

1996





1609



Naissance présumée de Pierre-Paul Riquet à Béziers.

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.

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.

1666



Signature de l'« Édît 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 de Saint-Etienne.

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.







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.

1777-1782



Ouverture du canal de Jonction et de la Robine de Narbonne.  
En Montagne Noire, le réservoir du Lampy est creusé 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.

1701  
1800





**Napoléon 1<sup>er</sup> 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.



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 était trop souvent source de dangers pour les bateaux et les équipages. Le fleuve connaît trop 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.



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



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.



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.



**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.





L'Édit



1666

« ÉDIT DU ROY, POUR LA CONSTRUCTION D'UN CANAL DE COMMUNICATION  
DES DEUX 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.

1666