

Devenez capitaine sur le canal du Midi

Autor(en): **Devenez capitaine sur le canal du Midi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Généralions plus : bien vivre son âge**

Band (Jahr): - **(2010)**

Heft 19

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-832174>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Devenez capitaine sur le canal du Midi

Bord d'une multitude de petits ports fluviaux, il offre à notre des ponts et des aqueducs. Cette superbe voie navigable peut

curiosité quelque septante écluses uniques au monde, se découvrir en famille à bord d'une péniche qui se pilote sans permis.

Il a eu les honneurs du Patrimoine mondial alors que son nom – Pierre-Paul Riquet – ne dit rien à personne. Pourquoi? Parce que cet entrepreneur inconnu du XVII^e siècle, nobliau provincial à une époque où Louis XIV déroulait les fastes versaillais dans une France déjà très (trop?) centralisée, a repris à son compte une idée datant de l'Empire romain: relier par voie fluviale l'Atlantique à la Méditerranée sans nécessité de contourner l'Espagne par le détroit de Gibraltar. Le tracé semblait tout dessiné, remontant depuis Bordeaux la Gironde et la Garonne pour rejoindre, entre Toulouse et Carcassonne, le cours de l'Orb qui s'écoule plus ou moins tranquillement jusqu'à Béziers et la Méditerranée toute proche.

Mais cette vision cartographique idéale, imaginée dès l'aube du 1^{er} millénaire de notre ère, ne prenait pas en compte un dénivelé important (plus de 190 mètres entre le niveau de la Méditerranée et le point de partage des eaux de Naurouze), ni le problème de l'approvisionnement en eau dans un coin de pays réputé pour un ensoleillement synonyme de pluviosité presque nulle six à huit mois sur douze. Monter, descendre, alimenter en eau: Riquet relève le défi, perfectionne la technique de l'écluse inventée bien avant lui (en Chine, mais aussi utilisée dès le XV^e siècle dans le centre de la France) et réalise que la Montagne Noire, à quelques kilomètres au nord-ouest de Carcassonne, pourrait être «le» réservoir d'eau de «son» canal.

Un modèle d'ingénierie

Muni de ses plans dans une main et de sa fortune dans l'autre, il obtient de Colbert, alors ministre des Finances de Louis XIV, l'autorisation royale de creuser «le canal des deux mers» contre le droit de percevoir un péage dès sa réalisation. Commencé en 1666, le canal conduisant de la Méditerranée à Toulouse où il rejoint la Garonne sera terminé en 1681, une petite année après la mort de Pierre-Paul Riquet: ses héritiers profiteront quelque temps des retombées financières garanties par le roi, sans forcément réaliser que leur aîné avait inventé une voie d'eau alors unique en Europe et qui allait se révéler, une bonne centaine d'années plus tard, un modèle d'ingénierie pour l'essentiel de l'aménagement des canaux et rivières de France. Depuis lors, le canal du Midi, pris dans son appellation propre, relie le port de Sète à la

ville rose de Toulouse: quelque 240 kilomètres creusés à la pelle et à la pioche par des milliers de journaliers, ces ouvriers de campagne qui louaient alors leurs bras aux plus offrants; une septantaine d'écluses, toutes de forme ovale pour éviter les remous – une idée qui est loin d'avoir fait l'unanimité par la suite – une ville entièrement nouvelle (Sète, fondée à la fin du XVII^e siècle au débouché méditerranéen du nouveau canal appelé alors, un peu pompeusement, «canal royal du Languedoc»), sans oublier une multitude de petits ports fluviaux ouverts à l'époque sur un avenir économique prometteur: Béziers, Capetang, Trèbes, Carcassonne, Castelnaudary, Bram, Toulouse bien sûr. En



Le passage des écluses est un moment toujours délicat, parfois épique, mais aussi riche en souvenirs inoubliables pour les plaisanciers.

tout, ce canal aujourd'hui cité au Patrimoine mondial de l'UNESCO offre à notre curiosité, en plus de ses écluses uniques au monde, 126 ponts, 55 aqueducs, 7 ponts-canaux et un tunnel.

Passé Toulouse, le canal du Midi se confond avec le Canal latéral à la Garonne construit, quant à lui, sous Napoléon III au XIX^e siècle: rivière capricieuse, la Garonne avait besoin d'être quelque peu domestiquée pour qu'y naviguer ne soit plus un défi aléatoire dépendant des conditions météorologiques. La liaison de la Méditerranée à l'Atlantique était alors pleinement réalisée et le trafic commercial est resté très dense jusqu'au deuxième tiers du XX^e siècle: céréalières, sa-

bliers, «pinardiers» parcouraient la voie d'eau pour livrer, qui du blé d'Agen à Béziers, du gravier de Homps à Toulouse, du vin de Narbonne à Bordeaux (eh oui, le raisin du Languedoc est toujours bien plus chargé en sucre que celui du Médoc...).

Pas de gros gabarits

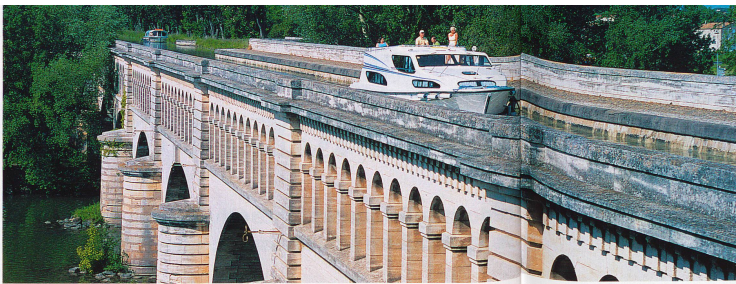
Depuis la fin des années huitante, le trafic commercial a pratiquement déserté le canal du Midi. La faible taille des écluses (30 mètres de longueur seulement), la lenteur des péniches, l'avènement du «tout-camions» sur un non moins «tout-autoroute» ont inexorablement tué le transport fluvial sur une voie d'eau difficilement adaptable aux bateaux de gros gabarit qui naviguent de nos jours sur le Rhône, le Rhin ou le Danube. Les plaisanciers, un peu malgré eux mais aussi avec un certain plaisir égoïste, se sont approprié ce nouveau moyen d'aller à la rencontre d'un terroir relativement intact, car situé loin des grands axes migratoires.

Du temps pour admirer

Pionniers comme ils l'ont souvent été, les Anglais furent les premiers à offrir la possibilité à Monsieur et Madame Tout-le-monde de louer un bateau habitable pendant une ou deux semaines pour aller à la rencontre de paysages et de terroirs oubliés. Forts de leur expérience remontant au début du siècle passé dans le nord-est de l'Angleterre, ils ont en quelque sorte exporté leur formule dans un décor bien plus ensoleillé que le leur! Premiers adeptes: les Anglo-Saxons bien sûr, mais vite suivis par des Français, des Suisses, des Allemands qui, eux aussi, redécouvraient les avantages insoupçonnés de la «non-vitesse».

Par «non-vitesse», il faut entendre qu'un bateau habitable sur un canal ou sur une rivière d'Europe ne navigue qu'à 6 ou 8 km/h: à peine plus vite qu'un bon promeneur, à peine moins vite qu'un joggeur en période d'entraînement. Largement le temps d'admirer ce qui se passe au fil de l'eau: le clocher de l'église de Capetang que les circonvolutions du canal permettent de voir sous tous ses angles, le vignoble languedocien qui déroule ses couleurs au rythme des saisons, les pins parasols et les platanes centenaires qui accordent leur fraîcheur bienvenue au cœur de l'été. Mais ces visions aussi agréables soient-elles ne doivent pas nous

Après avoir franchi les neuf écluses de Fonsérannes construites en 1697, les vacanciers empruntent le pont-canal en direction de Béziers.



faire passer à côté du vieux monsieur qui promène son chien et avec lequel on échange quelques mots, de l'éclusière qui parle avec le chaleureux accent de là-bas, de l'artisan boulanger qui pétrit encore son pain dès 4 heures du matin...

Un bateau de location sur un canal ou une rivière de France, c'est un peu comme une maison qui serait posée sur l'eau. Plus petite bien sûr, mais avec tout ce

qu'il faut de confort pour que l'essentiel soit assuré: une cuisine parfaitement équipée (n'y manque que le lave-vaisselle... mais manque-t-il vraiment?), une à cinq cabines confortables, deux, voire trois cabinets de toilette, un chauffage qui peut s'avérer nécessaire avant et après-saison. Cependant, cette maison sur l'eau a le privilège d'être mobile et de pouvoir passer d'un point à un autre au fil des jours... juste histoire de mieux

Trois générations à bord

«J'ai eu la chance de faire partie des pionniers du tourisme fluvial et il est vrai qu'il y a une quarantaine d'années, nous n'étions pas très nombreux sur les canaux et rivières de France! rappelle Gilbert Barbey de l'agence L'Atelier du voyage à Lausanne. Aujourd'hui, le nombre de bateaux de location s'est multiplié par 20 ou 30, sans pour autant qu'on en arrive à des embouteillages nautiques tant l'espace navigable disponible est important...

«Ce qui a changé néanmoins, poursuit Gilbert Barbey, c'est le profil des amateurs de ce genre de vacances. Dans les années septante, nous donnions l'impression de faire partie d'une secte,

tant notre manière d'appréhender nos congés était marginale. Nous étions alors entre jeunes de 25 ou 30 ans et nous nous mettions à deux ou trois couples d'amis pour nous offrir une location. Une quinzaine d'années plus tard, c'est en famille que nous passions une ou deux semaines à bord de bateaux habitables au confort sans cesse amélioré. Et puis, aujourd'hui, c'est avec nos enfants bien sûr (ils ont plus de 30 ans), mais encore avec nos petits-enfants que nombre d'entre nous partagent ces journées de détente et de découverte au fil de l'eau. Trois générations à bord, trois visions totalement différentes du monde qui les entoure, trois générations qui sont

passées, en moins d'un demi-siècle, de la machine à écrire à Facebook ou Twitter, après un bref transit par l'ordinateur personnel... Mais le plus important est que nous avons à bord trois générations qui retrouvent, ensemble, une unité familiale qu'ils avaient quelque peu négligée. «Sans machine à laver la vaisselle, sans télévision et souvent sans Wifi, conclut-il, la gestuelle d'antan refait surface sans qu'on ait besoin de se forcer: "Je lave les casseroles, tu les sèches", "On fait une partie d'Uno?", "Demain matin, c'est moi qui vais acheter les croissants"... A propos, qui prétendait que la cellule familiale n'existait plus?»

J. T.



Notre ange de service, Raymond Jan, prend de la hauteur. Après s'être consacré à la critique de nos numéros précédents, il nous offre désormais son regard tendre et lucide, terriblement lucide, sur le monde qui nous entoure. Ce qui ne l'empêche pas, à l'occasion, de rire de ses propres bêtises.

No problem!

Marit est une amie qui était à Oslo et qui devait d'urgence rentrer en Suisse. Elle avait déjà son billet de vol, mais le problème est qu'elle est aussi à l'aise dans un avion qu'un poisson rouge dans un bocal de confiture. C'est l'horreur, la panique. Il faut l'accompagner et lui donner confiance. Le destin donna ce rôle à ma dulcinée et je fus bon pour trouver un vol sur internet.

Genève-Oslo et retour? **No problem!** Quelques clics plus tard j'exhibais fièrement un ticket AirFresh «printé», payé, confirmé, et tout et tout.

«Mais Chou, je t'avais dit «7 heures le soir, pas le matin! N'ayant pas de casque, j'évitais de faire remarquer que 7 heures, c'est le matin, autrement, c'est 19 heures...»

No problem, on va chercher autre chose. Evidemment cette compagnie n'avait pas de vol du soir, par contre AirBivore oui.

Clic, clic, clic... «Votre demande ne peut pas être prise en considération.» Comment, comment? Voyons... AirBivore... tél. N° 800... «Tapez 1 si...blabla, tapez 2 si... blabla, votre temps d'attente est de...» Dix minutes plus tard, on vous dit qu'effectivement un système de sécurité fait qu'il est impossible de réserver deux vols différents pour la même identité. **No problem**, il suffit d'annuler et de recommencer.

Je repars à la case départ. AirFresh... tél. N° 800... «Tapez 1, tapez 2, tous nos collaborateurs sont occupés, veuillez...» Mon taux d'adrénaline est dans la zone orange. Je recommence, puis finalement j'ai le plaisir d'entendre «No problem, on annule!» (je viens de perdre plus de 100 balles pour les frais).

Je reviens à l'écran pour me retrouver devant cette même fenêtre «Votre demande ne peut...» J'essaye de me contrôler et avale ma salive avant de téléphoner à nouveau à AirBivore. Un quart d'heure plus tard, le verdict tombe «Je ne peux rien faire, il faut d'abord annuler», me répondit-on.

C'est comme dans les banques, quand vous prélevez, ils sont informés dans la même seconde, mais quand l'argent doit entrer dans votre compte, c'est une tout autre question. Je pleure, gémis et finis par l'attendrir. Elle va voir elle-même ce qu'elle peut faire avec AirFresh. Bingo, elle débloque la situation, me fait mon ticket que je présente à ma chérie.

C'est alors que cette simple question assassine me traversa le cœur:

«Tu ne crois pas chéri que si je veux soutenir et aider Marit, cela serait mieux que je sois dans le même avion qu'elle...?»

Oui, vous pouvez le dire: «Quel c...!»

appréhender une région, un accent, un art de vivre. En termes de dimensions, ces bateaux mesurent de 9 à 15 mètres de longueur pour 3 ou 4 mètres de largeur: sur le papier, cela peut paraître petit, mais sur place, cela fait tout de suite très grand! Et pourtant, ces bateaux se pilotent sans permis, avec tout simplement un peu de bon sens et après une mise au courant faite par le personnel d'accueil le jour du départ.

Le canal du Midi et son superbe environnement sont ouverts à la navigation de fin mars à début novembre et il n'y a pas de «meilleure saison» pour partir à sa découverte: le printemps sera verdoyant, l'été propice au farniente et à la bronzette, l'automne riche en couleurs évoquant l'été indien... Véritable dénominateur commun: un terroir encore intact, un accueil toujours chaleureux et un sentiment de sérénité que l'on redécouvre au quotidien. Deux cent quarante kilomètres pour rêver, mais en une dizaine de jours, vous n'en parcourrez qu'une petite centaine tout en ayant l'impression d'avoir navigué au long cours.

Jacques Titouan

Comment louer un bateau

Sur internet, un professeur de Béziers a créé un site fort complet sur le canal, depuis sa construction jusqu'à nos jours: www.canalmidi.com. De nombreux liens permettent de se diriger sur les loueurs de bateaux actifs dans la région. En Suisse romande, L'Atelier du voyage à Lausanne est depuis plus de trente ans le spécialiste du tourisme fluvial www.atelierduvoyage.ch et il représente chez nous la grande majorité des sociétés de location... à des prix équivalents à ceux pratiqués sur internet mais avec, en plus, la garantie financière offerte par les membres de la Fédération suisse des agences de voyages. Pour les férus d'histoire, le site www.canal-du-midi.org peut aussi s'avérer très intéressant; les autres voies navigables françaises, quant à elles (totalisant près de 8500 km), sont bien décrites sur le site officiel de VNF (Voies navigables de France) www.vnf.fr