

Zeitschrift: Générations plus : bien vivre son âge
Herausgeber: Générations
Band: - (2010)
Heft: 19

Artikel: Devenez capitaine sur le canal du Midi
Autor: Devenez capitaine sur le canal du Midi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-832174>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Devenez capitaine sur le canal du Midi

Bordé 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.

La eut 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 ainé 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, Capestang, Trèbes, Carcassonne, Castelnau-d'Orbieu, Bram, Toulouse bien sûr. En

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: céréaliers, sa-

liers, «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

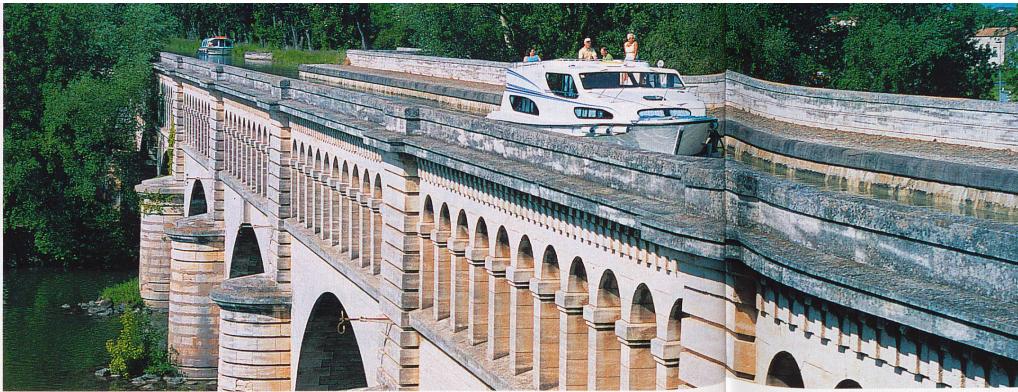
Depuis la fin des années huitante, le trafic commercial a pratiquement déserté le canal du Midi. La faible taille des écluses (30 mètres de longueur seulement), la lenteur des péniches, l'avènement du «tout-camion» sur un non moins «tout-autoroute» ont inexorablement tué le transport fluvial sur une 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, redécouvriraient les avantages inouïsconnus 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 Capestang 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

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...blbla, tapez 2 si... blbla, 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'essaie 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 répond-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 traverse 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...!»