Le Canal du Midi en Domitienne

La création du Canal

En joignant l'Atlantique à la Méditerranée à travers le vieil isthme gaulois, Riquet signe, avec le " canal royal de Languedoc ", un exploit technologique qui fait directement écho à l'aménagement du parc de Versailles et de son grand canal, commencé la même année, et exalte la maîtrise du grand roi sur la nature.
Le projet de jonction des deux mers fait rêver depuis longtemps les ingénieurs du royaume, qui compte déjà des canaux, ces " chemins qui marchent tout seul ". Mais les obstacles étaient nombreux qui imposaient de convaincre Louis XIV et Colbert de la faisabilité et de la rentabilité d'une entreprise, techniquement difficile et très coûteuse, mais dont la gloire d'éviter le contournement par Gibraltar serait immense.

Pour cela, il a fallu que Pierre Paul Riquet, né à Béziers en 1609, résolve le problème où tous avaient achoppé avant lui, la possibilité d'assurer au futur canal une alimentation régulière en dérivant les eaux de la Montagne Noire vers l'Est et l'Ouest, à partir du seuil de partage des eaux, à Naurouze.

Entouré de toute une équipe de géomètres, arpenteurs, cartographes, experts militaires, qui œuvre sous l'œil attentif de Colbert, il faudra vingt ans - 5 ans d'études (1661-1666) qui ont permis la réalisation d'une rigole d'essai et 15 ans de travaux (1667-1681)- pour que l'eau coule enfin dans les 240 km de la grande " rigole ", Riquet étant mort en 1680.
Le tracé qu'il a fallu piqueter, niveler, creuser sur 2 mètres, suit le plus souvent les courbes de niveau, mais est aussi creusé à flanc de pente ou construit en remblai. Partout les ingénieurs ont innové, créant un paysage techno-artistique, sur les deux chantiers où ont travaillé jusqu'à 14 000 terrassiers, hommes et femmes : le premier, Toulouse-Trèbes s'achève en 1673, le dernier, Trèbes-Marseillan, qui intéresse cet itinéraire, n'est mis en chantier qu'en 1668, après le choix définitif qui a abandonné le tracé par les lagunes littorales.

Sur le trajet du Canal

L'itinéraire, sur cette partie du Grand Bief qui traverse la Domitienne, compte 2,6 km de balade sur l'eau ou de promenade depuis le port de Colombiers, creusé en 1987.

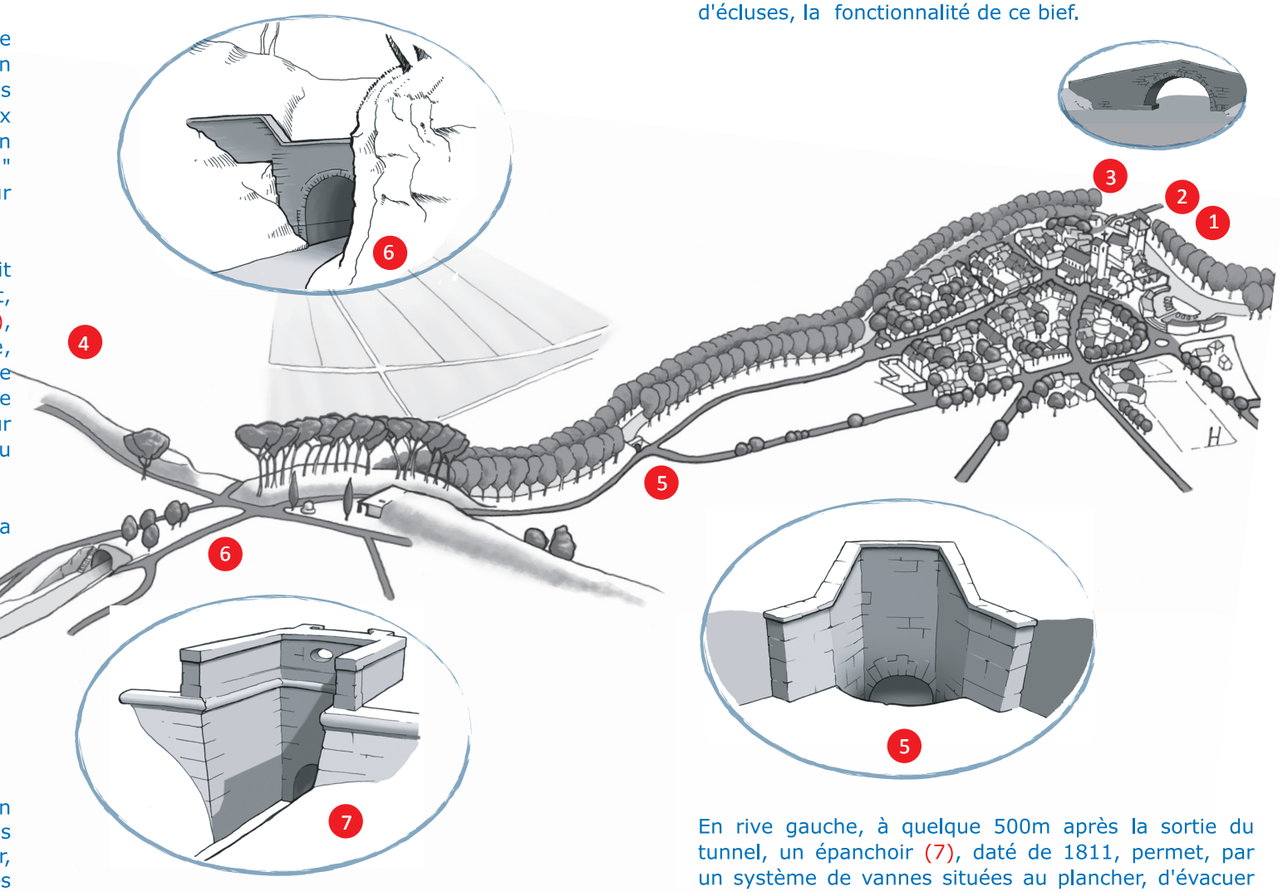
Au départ, en rive gauche, on voit aussitôt la masse imposante de la cave du château (1) installée à la fin du XIXème s. Elle garde la mémoire des grands domaines viticoles, pourvus d'un accès direct aux berges du canal, transformées en quais d'embarcation pour les vins qu'encombraient les " barriques " attendant d'être chargées sur les péniches pour gagner Sète ou la Garonne et le Bordelais.

Le lavoir communal du XIXème s. (2), dont le toit pouvait abriter les lavandières, apparaît rapidement, tandis que se dresse l'un des quelque 50 ponts (3), remarquables par leur profil en dos d'âne, caractéristiques de la première architecture hydraulique du canal. Son tablier, qui repose sur une voûte en plein cintre, libère une plus grande hauteur pour le passage des bateaux. L'ouvrage a connu plusieurs restaurations, notamment en 1768 et 1999.

En quittant Colombiers, on aperçoit, en rive droite, la colline de l'*oppidum* d'Ensérune (4) et l'on devine, en contrebas, l'étang de Montady, asséché au XIIIème s.

A mi-chemin entre le pont et le col du Malpas, on note en rive gauche, le départ de l'un des aqueducs souterrains (5) parmi les quelque 50 prévus par Vauban pour pallier, après son inspection technique, entreprise en 1686, les dysfonctionnements -ruissellements, fuites, ensablement- constatés très vite à l'usage.

Ici, entre 1687 et 1695, les eaux d'un cours d'eau, ancien tributaire de l'étang, aujourd'hui le plus souvent à sec, ont été dirigées d'abord vers un bassin technique - la cale - où sables et terres se déposent pour éviter leur déversement dans le canal lors des crues, avant de passer dans les voûtes de l'aqueduc sous le plancher du canal.



En rive droite, on remarque le débouché du tracé originel, abandonné lors de la rectification de 1842-43.

Parmi les ouvrages d'art qui jalonnent cet itinéraire, le tunnel du Malpas (6) - premier au monde pour la navigation - mérite une place à part. Avec ses 165m creusés dans un tuf sablonneux très friable, en partie consolidé par une voûte maçonnée, il a permis à Riquet, en gardant le niveau, d'éviter un long contournement et d'assurer, avec le proche escalier d'écluses, la fonctionnalité de ce bief.

En rive gauche, à quelque 500m après la sortie du tunnel, un épanchoir (7), daté de 1811, permet, par un système de vannes situées au plancher, d'évacuer le trop-plein du canal vers une rigole de sortie, dont l'entretien incombait aux riverains.