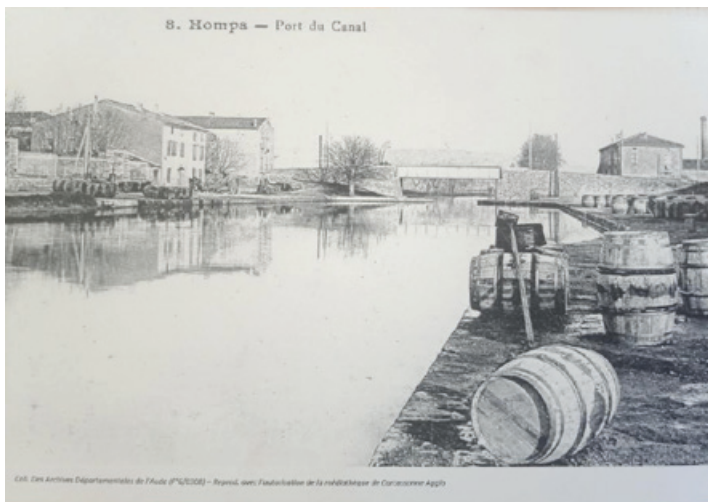


# HET CANAL DU MIDI





## CRONOLOGÍA

**1662, 15 november:** Riquet legt zijn ontwerp voor het 'Canal royal de Languedoc' schriftelijk voor aan Colbert

**1662:** aanvang van de afbakeningswerken van het tracé

**1666, oktober:** Lodewijk XIV ondertekent het Edict voor het ontwerp van het kanaal

**1680, 1 oktober:** Pierre-Paul de Riquet overlijdt

**1681, 15 mei:** inhuldiging van het kanaal

**1789:** de revolutionairen geven het 'Canal Royal de Languedoc' de meer democratische en populaire naam 'Canal du Midi'

**1996, 7 december:** het kanaal wordt opgenomen in de UNESCO werelderfgoedlijst

Deze waterweg, ontworpen en aangelegd door de briljante ondernemer Pierre-Paul de RIQUET, wordt gegraven tussen 1666 en 1681. Het is het tweede Franse kanaal uit de geschiedenis, na het Canal de Briare, dat onder Hendrik IV werd aangelegd, maar wel bijna zes keer zo lang. Het Canal du Midi omvat opmerkelijke architecturale werken die er een uitzonderlijk cultureel erfgoed van maken.

Het Canal du Midi strekt zich uit over 240 kilometer tussen de Etang de Thau, nabij Sète, en Toulouse.

De verbinding tussen het Canal du Midi en de Atlantische Oceaan bestaat uit het 'Canal latéral à la Garonne' over een afstand van 193 kilometer. Beide kanalen, samen met al hun uitlopers en vertakkingen, staan bekend als 'Canal des Deux Mers'.

## HET KANAAL IN CIJFERS

4 jaar durende werken (1666 – 1680)

12000 mannelijke en vrouwelijke arbeiders

240 km lang

2 m diep

20 à 24 m breedte aan het wateroppervlak

11 m bodembreedte

328 bouwwerken (waaronder 63 sluizen, 130 bruggen, 55 aquaducten, 7 kanaalbruggen en 6 dammen)

45000 platanen, cipressen en andere bomen die aan de waterkant geplant zijn



## De geschiedenis van het Canal du Midi:

Pierre-Paul de RIQUET, geboren in Béziers, belastingpachter verantwoordelijk voor de 'Gabelles' (Koninklijke zouttaks) in de Languedoc, is 53 jaar oud wanneer hij, met de steun van zijn vriend en aartsbisschop van Toulouse Monseigneur d'Anglure de Bourlemont, tevens President van de Staten van Languedoc, beslist om de machtige Minister van Financiën van Lodewijk XIV, Colbert, aan te schrijven en hem zijn ontwerp van het kanaal voor te leggen. Dit idee is niet nieuw. Karel de Grote had er al belangstelling voor, evenals Frans I en Hendrik IV. In 1618 stelde Bernard Arribat, ondersteund door de hertog van Montmorency, toenmalig gouverneur van de Languedoc, zelfs een soortgelijk project voor aan de consuls van Béziers, die het echter verwierpen.

In al zijn vindingrijkheid herneemt RIQUET het project van Arribat door het probleem van de watervoorziening van het kanaal op te lossen. Hij put zijn inspiratie uit de studie van Thomas de Scorbiac, een protestant uit Castres, die als eerste op het idee was gekomen om het voor het kanaal nodige water uit de talrijke rivieren van de Montagne Noire af te leiden om op die wijze de Atlantische Oceaan met de Middellandse Zee te verbinden, zij het iets meer ten noorden. Om het toekomstige kanaal vorm te geven en erin te slagen beide waterbekkens te verenigen, heeft Riquet het plan ontworpen een verbindingsstuk in te lassen dat hem op 189 m hoogte nabij Naurouze in staat zal stellen de heuvelrug te overschrijden. Met de hulp van Pierre Campmas, een fonteinmaker uit Revel, put hij het water uit de rivieren en beken van de Montagne Noire en leidt het zo naar Naurouze dankzij een systeem van goten en opslagbekkens.



Colbert toont zich zeer geïnteresseerd in het project van Riquet, dat de economische macht van Frankrijk, vooral ten opzichte van Spanje, zou kunnen verzekeren, en zorgt ervoor dat Lodewijk XIV en de Staten van Languedoc een commissie van deskundigen aanstellen om de haalbaarheid van het project te bestuderen. Het toenmalig netwerk van verbindingswegen tussen de twee grote jaarbeurzen van Bordeaux en Beaucaire was in zeer slechte staat en dit project kwam dan ook op het juiste moment.

Om de goedkeuring van de minister voor zijn project in de wacht te slepen, beslist Riquet met eigen geld een proefkanaal te graven van de Montagne Noire tot Naurouze, en aldus aan te tonen dat zijn kanaal geen gebrek aan water zou





Colbert is voor het idee gewonnen. In oktober 1666 wordt bij Koninklijk Edict opdracht gegeven de graafwerken van start te laten gaan. De werkzaamheden worden aangevat in 1667 en beëindigd in 1681, na een hele reeks perikelen.

Pierre-Paul de RIQUET overlijdt in 1680. Hij zal zijn levenswerk nooit voltooid zien. Het kanaal ondergaat zowel gedurende de constructie, alsook na afloop ervan, onder meer onder leiding van Vauban die voor een aantal aanpassingen zorgt zoals de kanaalbrug over de Cesse of de tunnel nabij Les Cammazes. Een eeuw later zal er zelfs een nieuwe zijtak ontworpen worden, genaamd "L'embranchement de La Nouvelle". Deze bestaat uit het 'Canal de la Robine' en het 'Canal de Jonction', die ter hoogte van Port La Robine een verbinding mogelijk maakt tussen het Canal du Midi en Narbonne en verder doorloopt tot Port-la-Nouvelle.

Het hedendaags Canal du Midi:

Vanaf de 19de eeuw lijdt het Canal du Midi enorm onder de concurrentie van het spoorwegtransport. Merkwaardig genoeg is het de 'Compagnie des Chemins de fer du Midi' die vanaf 1838 de constructie van de 'Canal Latéral à la Garonne' op touw zet. Deze zal, na de inhuldiging in 1856, de scheepvaartverbinding mogelijk maken tussen Toulouse en de Atlantische Oceaan.

Keizer Napoleon III wil het kanaal graag in handen zien van een enkel organisme, en belast aldus, in 1858, de 'Compagnie des Chemins de fer du Midi', geleid door de gebroeders Pereire, met het beheer van het kanaal voor een periode van 40 jaar.

Hoewel de verbinding Atlantische Oceaan-Middele Zee, die Riquet zo hard nastreefde, er dus eindelijk is, valt de spoorwegverbinding uiteindelijk sneller en economischer uit. Dit luidt uiteraard een groeiend verval in van de commerciële binnenscheepvaart, die gaandeweg plaats zal maken voor toerisme.

Het Canal du Midi stimuleert een nieuwe economische groei in de Languedoc.

Vanaf het begin van de jaren 1930 worden de door paarden getrokken vaartuigen vervangen door gemotoriseerde binnenvaartschepen. De Engelsen zijn de eersten die op het idee zijn gekomen het kanaal te hergebruiken voor de verhuur van pleziervaartuigen. Vandaag de dag varen bijna 50.000 personen op een van de 450 huurboten.

Tegen 1990 is het commerciële verkeer op het kanaal anekdotisch geworden. Rivier- en kanaaltoerisme zitten echter volop in de lift.

Het Canal du Midi en zijn oevers zijn eigendom van de staat. Het beheer ervan is in handen van de Voies Navigables de France (VNF – Franse bevaarbare waterwegen).

Het belang van het Canal du Midi wordt nu internationaal erkend. Om dit meesterwerk te beschermen, heeft de UNESCO het op 7 december 1996 geklasseerd als een van haar 469 Werelderfgoedsites.



**Mairie de Homps**

1, rue de la République

11200, Homps

Tél. : 04 68 91 22 07

[www.mairiehomps.fr](http://www.mairiehomps.fr)



Projet cofinancé par le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural  
L'Europe investit dans les zones rurales