

*Guide du voyageur sur le Canal
du Midi et ses ...*

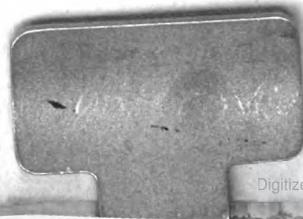
G. de C.



UNIVERSIDAD COMPLUTENSE



5325888052



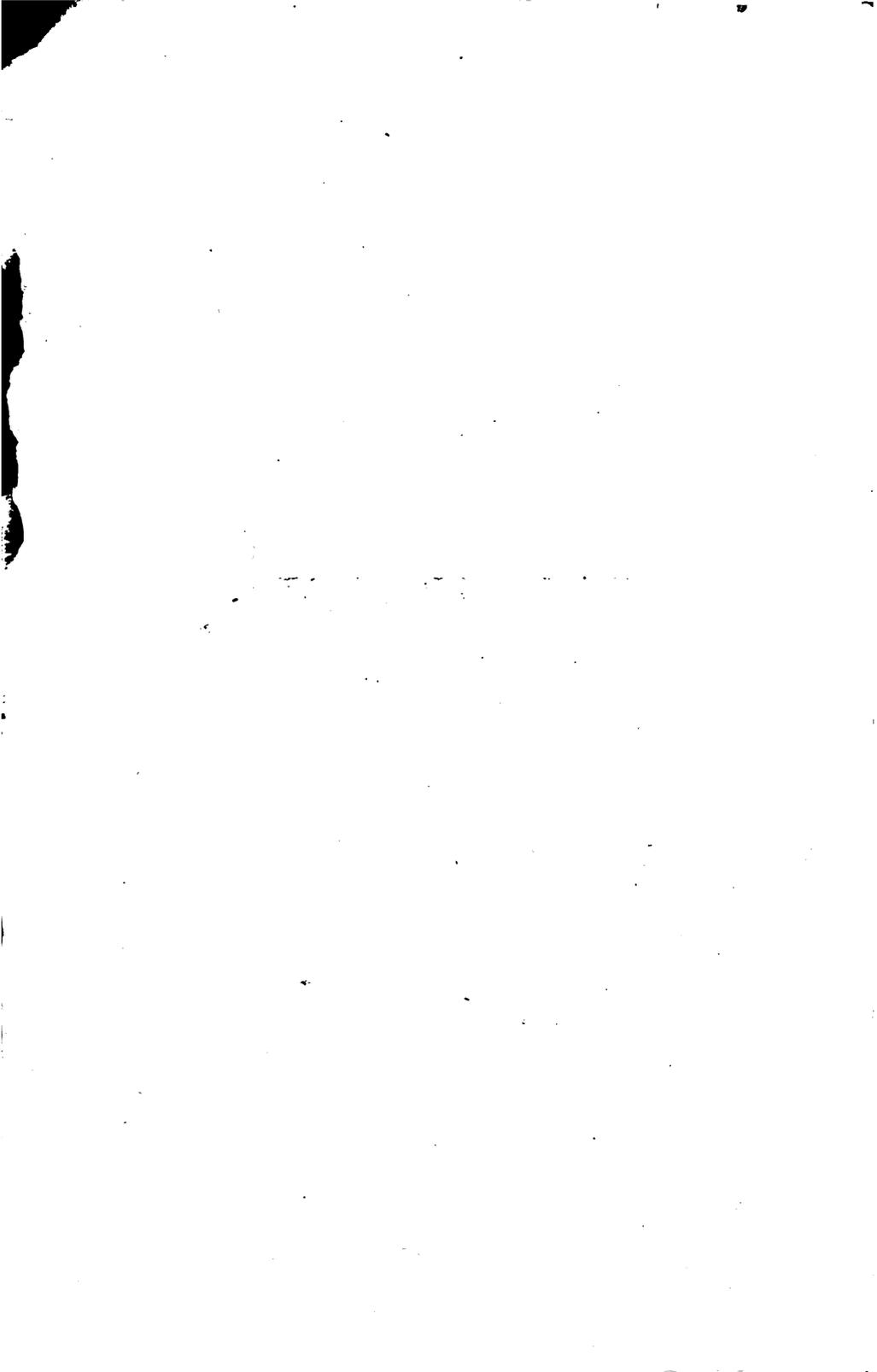
74-4

GUIDE DU VOYAGEUR

SUR LE

CANAL DU MIDI

ET SES EMBRANCHEMENTS,





*Pierre Paul Riquet, B^{on} de Bonrepos,
Auteur du Canal du Midi.
Né à Béziers l'an 1654, mort le 1^{er} Octobre 1680.*

R: 141187

GUIDE DU VOYAGEUR

91 (44)

SUR LE

992 FA
9267

CANAL DU MIDI

ET SES EMBRANCHEMENTS,

ET

SUR LES CANAUX

DES ÉTANGS ET DE BEUCAIRE;

*Par M. le Comte G. DE C****.*



TOULOUSE,

IMPRIMERIE DE JEAN-MATTHIEU DOULADOURE,

RUE SAINT-ROME, N.° 41.

1856.

623767704
i35340460

Avant-propos.

CET ouvrage a pour objet de diriger le voyageur qui parcourt une des plus longues et des plus belles lignes de navigation artificielle qui existent encore, et de lui indiquer ce qu'elle présente de plus remarquable, ainsi que le pays qu'elle traverse.

Cette ligne se compose du Canal du Midi, œuvre du génie de Riquet, des Canaux des Etangs et de Beaucaire qui en forment le prolongement, et des embranchements de ces trois Canaux.

Elle unit l'Océan à la Méditerranée, la Garonne au Rhône, et fait communiquer

entr'elles presque toutes les principales villes du Midi de la France.

Sa longueur, non compris ses embranchements, est d'environ 360,000 mètres, ou 90 lieues de poste; elle est toute ouverte en section de grande navigation et toute creusée de main d'homme, sauf la traversée de l'Etang de Thau qui est d'environ 16,000 mètres.

Les marchandises y sont transportées sur des barques pontées, dont le tonnage est de 100 à 120 tonneaux. Ces barques naviguent exclusivement sur les trois Canaux, qui reçoivent néanmoins les bateaux de la Garonne et du Rhône et quelques bâtiments qui fréquentent les côtes de la Méditerranée. Les marchandises qui sont pressées sont portées sur des barques accélérées construites exprès, et les voyageurs sur des barques de poste qui partent tous les jours des extrémités de la ligne, et

auxquelles on est parvenu à imprimer une vitesse de près de trois lieues de poste par heure.

Cet ouvrage est divisé en cinq chapitres, qui contiennent, savoir :

Le premier, une Introduction historique;

Le second, une Notice générale sur le Canal du Midi et ses embranchements;

Le troisième, une Notice générale sur les Canaux des Etangs et de Beaucaire;

Le quatrième, l'Itinéraire sur le Canal du Midi et ses embranchements;

Le cinquième, l'Itinéraire sur les Canaux des Etangs et de Beaucaire.

Des tableaux présentant les dimensions des Canaux, la nomenclature de leurs ouvrages d'art, et l'organisation de leurs Administrations sont placés à la fin de l'ouvrage, ainsi que deux Cartes, dont l'une est une Carte générale des trois Canaux, et

l'autre une Carte particulière des rigoles et réservoirs du Canal du Midi, et de la partie de la Montagne Noire d'où sortent les eaux qui alimentent le biez de partage de ce Canal.

GUIDE DU VOYAGEUR
SUR LE
CANAL DU MIDI
ET SES EMBRANCHEMENTS,
ET
SUR LES CANAUX DES ÉTANGS
ET DE BEUCAIRE.

CHAPITRE PREMIER.

INTRODUCTION.

Le voyageur qui parcourt le Midi de la France ne peut qu'être frappé de l'aspect florissant de ces belles contrées ; mais plus il approche de ce que l'on nommait autrefois Languedoc, et plus les indices d'une grande prospérité se manifestent de toutes parts et annoncent le plus haut développement de toutes les ressources agricoles, industrielles et commerciales.

On lui dit cependant que ce qu'il admire comme une des plus belles parties du royaume de France,

n'offrait encore , il y a moins de deux siècles , que l'aspect triste et sévère d'un pays sans mouvement , mal cultivé , couvert en grande partie de forêts et de marais , et privé des débouchés les plus nécessaires aux produits des terres les plus fertiles.

Un contraste aussi frappant doit nécessairement le conduire à rechercher les causes d'une métamorphose aussi complète.

La reconnaissance publique lui désignera aussitôt le Canal du Midi comme étant le principe vivifiant qui a opéré tant de prodiges , et à qui le Languedoc et tout le Midi de la France sont redevables des bienfaits d'une nouvelle existence.

Parvenu sur le bord du Canal , l'aspect des dimensions de ce bel ouvrage ajoutera à l'impression que le voyageur pourra avoir déjà conçue de son utilité ; et sa surprise augmentera encore lorsqu'on lui aura dit qu'une entreprise aussi vaste a été l'œuvre d'un seul homme , et que cet homme , étranger à toutes les sciences qui forment un ingénieur habile , n'avait pour lui que l'enthousiasme né d'une grande idée , le sens droit qui en découvre toute la portée , une âme forte qu'aucun obstacle ne pouvait décourager , et un dévouement sans bornes pour les intérêts de son pays , à qui il fut toujours prêt à sacrifier sa personne et sa vie.

Il apprendra alors que Pierre-Paul RIQUET , baron de Bonrepos , fut cet homme extraordinaire , auquel il fut réservé d'accomplir ce que , pendant des siècles , on avait inutilement cherché.

Déjà, du temps des Romains et sous l'empire d'Auguste, on s'était occupé d'établir une communication intérieure de l'Océan à la Méditerranée.

Sous le règne de François I.^{er}, en 1539, un plan fut dressé pour construire un Canal qui devait joindre l'Aude et la Garonne.

Ce projet fut repris sous le roi Charles IX.

Henri IV, après avoir pacifié la France, chargea le Cardinal de Joyeuse de faire examiner sur les lieux la possibilité de cette entreprise.

En 1614, 1617, 1633, 1636 et 1650, on s'en occupa encore, tant on sentait dès-lors les immenses avantages qui devaient résulter de la solution de ce grand problème, la jonction des deux mers par une navigation intérieure. Mais tous ces projets échouèrent par l'impossibilité de franchir le plateau élevé qui séparait le versant des deux fleuves, dont le point culminant était déjà indiqué à la place où se trouvent aujourd'hui les pierres de Naurouse. Riquet aperçut le premier le moyen qui devait résoudre cette grande difficulté. A lui devait appartenir de concevoir et d'exécuter le vaste plan si longtemps appelé par les vœux de toute la France.

Habitant une terre aux environs de la Montagne Noire, c'était sur ces mêmes pierres de Naurouse qu'il venait méditer le grand projet qui absorbait toutes ses pensées. De ce point élevé il observait avec douleur ces barrières insurmontables en apparence, que la nature avait placées entre ces

deux versants et qui semblaient devoir s'opposer à jamais à toute idée de réunion entre les deux cours d'eau qui se dirigeaient vers les deux mers.

Il fut longtemps à ne retirer de ses longues rêveries et de ses courses infructueuses que la désolante conviction de l'inutilité de ses recherches; lorsqu'un jour enfin, se trouvant à peu de distance de ces rochers, près d'une source nommée dans le pays *la Fontaine de la Grave*, il vit avec surprise les eaux qui en jaillissaient se séparer d'elles-mêmes et couler en deux sens opposés.

Ce phénomène si simple en lui-même fut cependant pour Riquet un trait de lumière; il sembla lui révéler tout l'avenir et lui livrer le secret que la nature lui avait dérobé si longtemps.

Il entrevit dès ce moment que si l'on parvenait à réunir et à amener sur ce point une quantité d'eau suffisante pour alimenter un canal supérieur, on pourrait ensuite, par le moyen d'écluses, descendre des deux côtés opposés, jusques aux fleuves dont les cours divergents portaient les eaux vers les deux mers, et que dès-lors la question de la jonction serait résolue.

Ranimé par cette découverte, Riquet courut aussitôt chercher dans les profondeurs de la Montagne Noire les sources qui devaient réaliser toutes ses espérances. Infatigable dans la poursuite du projet auquel il avait attaché tout l'intérêt de sa vie, aucun filet d'eau ne fut négligé dans ses

recherches ; s'emparant des plus faibles ruisseaux, il conçut la pensée d'en changer le cours, de les réunir dans un même lit, et de leur tracer, sur le flanc des montagnes, une route de près de vingt lieues pour les conduire aux pierres de Naurouse près la fontaine de la Grave.

Riquet ne fut aidé dans cette pénible étude que par deux simples ouvriers de Revel, et cependant il ne commit aucune erreur. Possesseur de moyens qui ne lui laissaient plus aucun doute sur la possibilité d'établir la jonction entre les deux mers, la solution du problème qui avait été à la fois l'occupation constante et le tourment de sa vie lui apparut comme une vérité démontrée ; et ce fut dans l'ivresse de ce premier succès qu'il s'en ouvrit pour la première fois à Colbert dans une lettre aussi simple qu'expressive, datée du 26 novembre 1662, dans laquelle il lui exposait avec toute la chaleur de la conviction, la marche de ses idées, ses doutes, la manière dont il les avait dissipés, et enfin, la certitude d'un succès qu'il regardait désormais comme assuré.

Il ne connaissait de Colbert que son ardeur pour tout ce qui pouvait contribuer à la prospérité ou à la gloire de la France, et il n'en était pas connu ; il n'hésita pas cependant à lui demander une confiance qu'il croyait mériter, et à se proposer pour entreprendre cet immense travail, en offrant pour garantie l'entière disposition de tout ce qu'il possédait.

Riquet avait bien jugé Colbert. Ce ministre,

véritable homme d'état, saisit du premier coup d'œil tout ce que ces projets renfermaient d'avenir pour la France, et ne put lui refuser son admiration. Louis XIV, auquel il soumit le plan de Riquet, et qui dans toutes les choses utiles était toujours disposé à préférer celles qui portaient un caractère de grandeur, entra dans les hautes vues de son ministre, et dès le 18 janvier 1663, un arrêt du Conseil ordonna l'examen du plan qui devait être dressé par des commissaires nommés par le Roi, réunis à ceux qui seraient désignés par la province de Languedoc.

Ce ne fut cependant qu'un an après que cette commission parvint à être formée et qu'elle commença ses opérations; Riquet passa cette année dans la Montagne Noire, toujours occupé à vérifier les cours d'eau sur lesquels toutes ses espérances étaient fondées.

Le 11 avril 1664, il avait arrêté le tracé de la rigole qui devait conduire les eaux depuis Durfort dans la Montagne, jusques à Naurouse. La Commission commença son examen à Toulouse, le 7 novembre 1664, et le termina à Beziers, le 17 janvier 1665. Dans leur rapport, les commissaires se prononcèrent affirmativement en faveur de la création du Canal.

Pendant ce temps, Riquet continuait d'étudier avec la même ardeur la grande question de la réunion et de la conduite des eaux au point de partage. Il entretenait sur cet important objet une correspondance suivie avec Colbert, et lui deman-

dait d'être autorisé à faire à ses frais une rigole d'essai. Cette autorisation lui fut donnée par lettres patentes du 27 mai 1665, et le 9 novembre de la même année, les commissaires réunis se présentèrent au point de partage, et virent avec surprise les eaux y arriver en grande abondance. Sur le compte qu'ils en rendirent, le Roi nomma le chevalier de Clerville pour faire le devis du Canal. Dès ce moment, le triomphe des idées de Riquet fut hautement proclamé, et Colbert l'en félicita au nom du Roi dans les termes les plus honorables et les plus encourageants. En octobre 1666, l'édit de création fut rendu; il fixait le péage à percevoir, et érigeait le Canal en un fief dont la propriété serait concédée à charge d'entretien.

Le 14 du même mois d'octobre 1666, Riquet se rendit adjudicataire de la première partie de l'entreprise. En avril 1667, les premières pierres du bassin de Saint-Ferriol et de l'écluse d'entrée dans la Garonne furent posées avec la plus grande solennité.

Le 23 janvier 1669, Riquet se rendit adjudicataire de la seconde partie du Canal, allant jusqu'à la mer Méditerranée.

Douze mille ouvriers, divisés en brigades, furent employés à la fois, et ce qui est bien digne de remarque, c'est que ces travaux, entrepris sur trois points différents, se trouvèrent si bien combinés, que leur réunion ne nécessita pas le moindre changement dans la direction générale.

Dès l'année 1672, la partie du Canal comprise entre Toulouse et Naurouse fut terminée et remplie en six jours par les eaux de la Montagne Noire.

Les travaux de l'autre partie du Canal, qui étaient à la fois plus longs et plus difficiles, furent poussés avec la même activité, et au printemps de 1681, les commissaires du Roi, accompagnés de ceux de la province et des deux fils de Riquet, partis de Beziers le 2 mai 1681, firent la visite du Canal à sec jusqu'à Toulouse. Le 15 mai, ils *s'embarquèrent* à l'embouchure de la Garonne, ouvrirent la navigation, et se rendirent à Béziers, conduisant avec eux vingt-trois barques chargées de divers produits indigènes et étrangers, destinés pour la foire de Beaucaire; les populations les plus éloignées étaient accourues pour jouir d'un spectacle si nouveau pour ces contrées, et ce brillant convoi poursuivit ainsi sa marche vraiment triomphale au milieu des acclamations et des bénédictions d'un peuple qui présentait déjà toute l'étendue des bienfaits qu'il allait recueillir par le succès d'une aussi vaste entreprise.

Il ne fut pas accordé à Riquet de jouir d'un aussi beau triomphe. Epuisé par l'excès des fatigues succombant sous le poids d'un travail qui souvent se trouva au-dessus de ses forces, découragé par la malveillance qui s'acharnait à contrarier ses meilleures intentions, n'ayant pour appui que son courage et l'amitié sincère que lui avait vouée Colbert, ce puissant génie s'éteignit le 1.^{er} octo-

bre 1680, six mois avant l'époque où l'ouverture solennelle de la navigation allait annoncer à la France et à l'Europe l'accomplissement de sa promesse et le succès de ses généreux efforts. Il n'eut pas le bonheur d'entendre les expressions de reconnaissance qui s'élevaient de toutes parts. C'était cependant la seule récompense qui fût digne de lui et la seule qu'il avait constamment ambitionnée.

Telle fut la fin d'un homme dont le génie a devancé tout ce qu'après lui les progrès dans les sciences ont pu produire de plus beau. Il saisit ce que jusque-là on avait inutilement cherché. Aussi étonnant dans la perfection des détails qu'admirable dans les grandes combinaisons, tout ce qu'il a créé sert encore aujourd'hui de modèle à tout ce que l'on veut créer encore : l'exactitude de ses calculs, la profondeur de ses vues, la hardiesse de ses conceptions, cette réunion si extraordinaire des plus rares facultés, tout tend à classer Riquet parmi ces hommes exceptionnels qui apparaissent de temps en temps pour le bonheur d'un pays, et qui laissent aux générations futures le soin d'acquitter, par la reconnaissance, ce qu'elles doivent au plus beau dévouement.

On peut à peine croire qu'un ouvrage aussi immense, dirigé par un seul homme, ait pu être terminé en quatorze ans ; et cependant, commencé en 1667, il fut livré à la navigation en 1681.

On concevra peut-être plus difficilement encore

que les dépenses ne se soient élevées qu'à la somme de 17 millions de ce temps, qui aujourd'hui représentent de 34 à 35 millions.

De ces 17 millions, les deux tiers furent fournis partie par la Province et les États de Languedoc, et partie par d'autres ressources financières, telles que créations d'emplois; et l'autre tiers fut pris par Riquet sur sa fortune particulière. Elle était considérable; mais il n'hésita pas à la consacrer en entier au succès de son entreprise, il n'en excepta pas même les dots qu'il avait destinées à l'établissement de ses filles. L'ardeur avec laquelle il poursuivait l'accomplissement de ses grands desseins ne lui permettait pas les sages calculs d'une réserve prévoyante; les emprunts les plus onéreux venaient au secours des lenteurs dont la marche ordinaire de l'administration menaçait à chaque instant l'activité de ses travaux; il engagea de cette manière toute sa fortune, et lorsque après sa mort ses héritiers se trouvèrent propriétaires de cette belle possession, ils la trouvèrent chargée de dettes. Les produits en furent d'abord si faibles, qu'ils ne purent suffire aux dépenses de l'entretien, et à acquitter les intérêts des sommes qui avaient été empruntées pour sa construction. Pour faire face à ces besoins, les héritiers de Riquet furent obligés d'aliéner, sous condition de rachat, en 1683, un tiers de la propriété du Canal; en 1684, trois vingtièmes, et en 1690, deux autres vingtièmes. Ce ne fut qu'en 1724 qu'ils purent liquider ces dettes, et parvenir à rentrer en jouissance de

la totalité de la propriété et des revenus du Canal.

L'esquisse rapide que nous venons de présenter de la partie historique du Canal du Midi pourra donner une idée de la force de caractère qu'a dû avoir celui qui a osé l'entreprendre ; mais ce n'est qu'en suivant le Canal dans tous ses détours que l'on pourra concevoir tout ce qu'il a fallu de persévérance pour triompher avec un égal succès des intrigues des hommes et des difficultés naturelles que Riquet eut à surmonter.

Nous avons déjà dit que, bien antérieurement à Riquet, tous les hommes d'état, toutes les grandes capacités avaient été frappées des immenses avantages que la France devrait trouver dans l'établissement d'une ligne non interrompue de navigation, qui aurait assuré un mouvement continu de la Méditerranée à l'Océan et réciproquement.

A mesure que l'industrie prenait en France un vol plus élevé, à mesure que l'esprit commercial s'y développait, à mesure que les vrais principes d'économie politique s'y répandaient, le besoin d'une plus grande liberté de circulation se faisait sentir, et les villes de Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux sollicitaient avec plus d'instance un moyen de transport qui pût répondre à l'activité de leurs relations. Des provinces riches, peuplées et productrices demandaient un débouché plus facile pour écouler leurs produits : une vive sollicitude accueillait ces réclamations ; mais une

désolante stérilité semblait frapper tous les plans qui se succédaient, et depuis des siècles cette grande question n'avait fait aucun progrès.

Ce fut alors que Riquet se présenta à son pays avec le fruit de ses longues études et de ses profondes méditations; il apparut avec cette noble confiance qu'inspire un travail consciencieux et une ardeur toute patriotique. Tout entier à la gloire de la France et au bonheur des contrées qui l'avaient vu naître, entraîné par sa conviction, il marcha au succès sans le mettre un instant en doute.

Tout à coup les eaux, si long-temps cachées dans les profondeurs les plus reculées de la Montagne Noire, parurent sur le point culminant de Naurouse; un nouveau fleuve se forma sur ce point, regardé jusqu'alors comme une barrière insurmontable; ce fleuve se divisa et descendit dans deux sens opposés, portant vers les deux mers les richesses de l'intérieur, et les produits commerciaux qu'une mer versait dans l'autre; les peuples étonnés vinrent saluer de leurs acclamations la source de tant de nouvelles prospérités, et proclamer Riquet le bienfaiteur de son pays.

L'exécution parfaite de ce grand système mit en valeur des terres incultes, décupla la valeur de celles qui étaient déjà cultivées, appela des points les plus éloignés des produits jusqu'alors inconnus, et les offrit aux nouveaux besoins que de nouveaux rapports faisaient naître de toute part. Les relations

s'établirent avec une facilité et une rapidité dont on n'avait pas d'exemple ; on vit alors se développer de tous côtés une activité qui fut le présage des hautes destinées qui étaient réservées à la France, qui depuis a toujours été en croissant, et qui tous les jours se signale encore par de nouveaux progrès.

Tels furent les incalculables avantages que Riquet assura à la France par l'immortel monument qu'il éleva à sa gloire et à sa prospérité. Vauban, dans sa tournée, en exprimant toute son admiration pour l'œuvre de Riquet, s'étonnait que la reconnaissance de ses concitoyens n'eût pas encore érigé une statue à celui qui avait ouvert à son pays une source de richesses inépuisable. La ville de Toulouse a déjà pris une honorable résolution pour réparer ce long oubli, et les fonds sont faits pour placer sur les bords du Canal et pour offrir à la vénération publique l'image de cet homme également habile et courageux. La ville de Beziers, qui a vu naître Riquet, suit ce noble exemple, et une souscription vient d'y être ouverte pour offrir à la vénération de ses habitants les traits du grand homme qu'ils sont fiers de pouvoir compter parmi leurs concitoyens. En attendant, les descendants de Riquet ont déjà acquitté ce qu'ils devaient à sa mémoire, et le monument qu'ils ont fait ériger sur les pierres de Naurouse, rappellera les nobles titres qu'il a acquis à l'estime de ses concitoyens et aux hommages de la postérité.

En conduisant le voyageur sur les bords du Canal, il entre dans notre plan de lui indiquer, autant que possible, tout ce qui peut contribuer à lui faire connaître et apprécier le mérite de son ensemble, et l'intérêt spécial qui s'attache à ses différentes parties. Nous tâcherons de lui indiquer en même temps les objets les plus remarquables qui pourront se rencontrer sur sa route, et qui, sans trop le détourner de l'objet principal, nous paraîtront dignes de son attention. C'est ainsi que nous le conduirons de Toulouse à Cette, où se termine le Canal du Midi; mais nous pousserons même plus loin notre itinéraire, et nous le continuerons jusques à Beaucaire, par les canaux des Étangs et de Beaucaire. Ces deux canaux sont à la vérité étrangers à l'histoire et à l'administration du Canal du Midi, mais ils ne le sont pas à l'ensemble du plan que Riquet avait primitivement conçu; ils faisaient partie du grand projet qui absorbait toutes ses pensées, et qui en quelque sorte était sa vie toute entière. Dans les premières idées de Riquet sur le grand système de navigation intérieure, on trouve le projet du Canal latéral à la Garonne, et celui des canaux des Étangs et de Beaucaire, destinés à prolonger cette navigation jusques au Rhône à Beaucaire. Ces deux derniers canaux, entrepris par les Etats de Languedoc, ont été récemment terminés. Ils se lient aujourd'hui par les mêmes intérêts et la même utilité au Canal du Midi; ils font partie de cette longue ligne de navigation qui fut le rêve continu

de toute la vie de Riquet, mais qu'il n'eut pas le temps de porter à sa perfection.

Ce vaste système se trouve dans ce moment bien près de recevoir son entier développement; la navigation accélérée, récemment établie sur le Canal du Midi et les canaux des Étangs et de Beaucaire, porte aujourd'hui régulièrement, de Toulouse à Beaucaire et de Beaucaire à Toulouse, les richesses de Lyon, de Marseille et de Bordeaux. La navigation ordinaire transporte, sur la même ligne, les marchandises de grand volume qui n'exigent pas la même célérité. De Toulouse à Bordeaux, la navigation est encore difficile et incertaine; mais le Canal latéral, dont il est de nouveau question, réalisera alors entièrement les grandes pensées de Riquet.

Nous croyons devoir borner à ce que nous venons de dire le résumé de ce que nous avons cru nécessaire de faire connaître à nos lecteurs, pour nous justifier, si cela était nécessaire, et plutôt même pour lui faire partager le sentiment d'admiration dont nous sommes pénétrés pour l'auteur du Canal. Ce sentiment, pour être digne de lui, avait besoin de recevoir la sanction du temps; mais le jugement qu'il attendait est déjà porté, et la postérité a commencé pour lui. Déjà plusieurs générations se sont succédé, et toutes ont proclamé Riquet le bienfaiteur des contrées que parcourt le Canal. Cette expression de la gratitude générale devait être pour lui la plus belle des récompenses. Elle le placera, nous n'en doutons pas,

au nombre de ces hommes rares qui laissent après eux le plus beau monument que l'on puisse élever à leur mémoire, celui du bien qu'ils ont fait, et du bien qu'ils font encore.

CHAPITRE II.

NOTICE GÉNÉRALE SUR LE CANAL DU MIDI.

LE Canal, conçu par Riquet pour joindre l'Océan et la Méditerranée, et qui fut exécuté par lui de 1667 à 1681, part de la Garonne au-dessous de Toulouse, aboutit auprès d'Agde à l'étang de Thau, et par cet étang au port de Cette, que Riquet construisit en même temps. Ce Canal reçut dans l'origine la dénomination de *Canal royal des deux Mers en Languedoc*, et par abréviation, de *Canal de Languedoc*.

Dans le cours du 18.^{me} siècle, les Etats de cette province ajoutèrent à ce Canal deux embranchements; l'un est le Canal dit de *Saint-Pierre*, creusé sous les murs de Toulouse, de 1768 à 1776, pour faire communiquer la partie de la Garonne renfermée dans l'enceinte de cette ville, avec la partie inférieure qui en est séparée par la digue du Bazacle.

L'autre embranchement eut pour objet de joindre le Canal de Languedoc avec la ville de Narbonne et le port de la Nouvelle, vers lesquels Riquet avait dirigé son premier projet de ce Canal, mais dont il s'éloigna ensuite pour lui donner la direction vers Béziers et l'étang de Thau. Cet embranchement se compose de la *Robine de Nar-*

bonne, qui est un bras de l'Aude éclusé, et du Canal dit *de Narbonne* ou *de jonction*, ouvert depuis la Robine jusques au Canal de Languedoc, par les Etats, qui l'entreprirent en 1777, et l'avaient à peine terminé lorsque la révolution de 1789 les supprima.

Dans cette révolution, le nom de Canal de Languedoc fut abandonné, et l'on donna au Canal de Riquet, réuni à ses deux embranchements, le nom collectif, tantôt de *Canal des deux Mers*, et tantôt de *Canal du Midi*. Ce dernier nom a prévalu; et pour distinguer le Canal de Riquet de ses deux embranchements, on l'appelle Canal principal.

La longueur du Canal principal, depuis la Garonne jusques à l'étang de Thau, est de 240,983 mètres; il est composé de deux versants réunis par un biez de partage.

Le versant occidental ou vers la Garonne est divisé en 17 retenues ou biez par 17 corps d'écluses. Sa pente est de 63 mètres, distribuée à 25 chutes d'écluse.

Le versant oriental, ou vers l'étang de Thau, présente 45 retenues séparées par 45 corps d'écluses; sa pente est de 189 mètres, répartie à 74 chutes d'écluse.

Ainsi, le Canal principal renferme 63 retenues ou biez, y compris le biez de partage, et 62 corps d'écluses ayant 92 chutes. La hauteur du niveau du biez de partage au-dessus du niveau de la Méditerranée est de 189 mètres, égale à la pente du versant oriental.

Le Canal de Saint-Pierre a une longueur totale de 1450 mètres, depuis l'écluse de sa prise d'eau dans la Garonne, jusques à son embouchure dans le Canal principal aux ponts Jumeaux : il est de niveau sur toute cette longueur.

Le Canal de jonction a une longueur de 4871 mètres, depuis sa tête d'entrée dans le Canal principal jusques à son embouchure dans l'Aude; il est divisé en 8 retenues par 7 corps d'écluses, dont la chute totale est de 22 mètres.

Enfin, la longueur de la Robine est de 31,662 mètres distribuée en 5 retenues, séparées par 5 écluses. Sa pente est de 7^m 40^c, et comprend, tant les pentes partielles à fleur d'eau des retenues, que les chutes des écluses. Ainsi, l'embranchement de Narbonne a une longueur totale de 36,533 mètres, et une pente totale de 29^m 40^c.

Récapitulant les longueurs ci-dessus, on trouve que le Canal du Midi présente une ligne navigable de 278,966 mètres.

La largeur du Canal est variable; mais en général elle est de 20 mètres à la surface des eaux, et de 10 mètres au plafond. La profondeur de ces eaux la plus ordinaire est de 2 mètres. Le Canal de Saint-Pierre et le Canal de jonction ont les mêmes largeurs et profondeurs que le Canal principal; mais les largeurs de la Robine ne sont que de 12 à 15 mètres à la surface des eaux, et de 7 à 8 mètres au plafond, et sa profondeur varie de 1^m à 1^m 50^c.

Le Canal principal et le Canal de jonction sont

alimentés par les eaux des rivières et ruisseaux de la Montagne Noire. Celles qui sont dirigées au biez de partage, sont réunies et conduites par deux rigoles tracées, l'une dans cette montagne, et l'autre dans la plaine. Leur longueur totale est de 66,890 mètres : une partie de ces eaux est rassemblée dans deux réservoirs, dont la capacité totale est d'environ 8 millions de mètres cubes.

Les autres eaux de la montagne arrivent au versant oriental du Canal principal par leur cours naturel, et sont introduites dans son lit par d'autres rigoles.

Le Canal de Saint-Pierre est alimenté par les eaux de la Garonne et par celles qu'il reçoit, à son embouchure, du Canal principal. Les eaux de la robine de Narbonne lui sont fournies par l'Aude, dont ce canal est un bras.

Les barques qui naviguent sur le Canal du Midi, y compris ses embranchements, sont pontées. Leurs dimensions, qu'elles ne peuvent légalement dépasser, sont de 28 mètres pour la longueur, y compris le gouvernail, et de 5^m 25^c pour la largeur au plus grand renflement. Leur tirant d'eau sur le Canal principal et sur les canaux de Saint-Pierre et de jonction ne peut excéder 1^m 60^c. Ce tirant d'eau est réduit à 1 mètre sur la Robine; il est même plus faible sur certains points de ce Canal pendant les pénuries d'eau. Le tonnage complet de ces barques avec le tirant d'eau de 1^m 60^c, est de 100 à 120 tonneaux, et la vitesse de leur marche est de 3 à 4000 mètres par heure.

Ces barques sont numérotées, et leur nombre jusques ici a atteint le n.º 273; mais il y a des numéros qui n'existent plus. Si à ces barques pontées on ajoute les bateaux de la Garonne et du Rhône, et les bâtiments des côtes de la Méditerranée, qu'on admet aussi dans le Canal du Midi, on aura toutes les embarcations que le commerce entretient sur le Canal, pour le transport des marchandises avec la vitesse ordinaire.

Mais, indépendamment de ces embarcations, l'Administration du Canal y fait naviguer des bateaux dits *accélérés*, chargés de transporter les marchandises pressées. Ces bateaux sont aussi pontés; leur tonnage est de 50 de 60 tonneaux; leur vitesse est de 6000 mètres par heure.

Enfin l'Administration du Canal y fait naviguer des bateaux de poste qui portent jusques à 150 voyageurs avec leurs effets, et dont la vitesse est de 11,000 mètres par heure.

Nous nous sommes bornés ci-dessus à donner les principales dimensions du Canal, attendu que les dimensions particulières de ses parties seront présentées dans le tableau placé à la fin de cet ouvrage.

Le Canal est divisé, pour la perception des droits de navigation sur les marchandises transportées, en distances de 5000 mètres. Il en contient 48 et une fraction. Le quintal métrique (100 kilogrammes) paye 4 centimes par distance; toute fraction de distance parcourue est payée comme une distance entière. Ce droit est réduit pour plusieurs natures de marchandises, telles que matériaux de

construction, charbon de terre, sables, graviers fumiers, etc.

Sur le Canal du Midi il n'existe pas de droit de stationnement perçu sur les marchandises qui séjournent dans les ports ou sur d'autres points. En principe, la marchandise qui se meut doit seule payer le droit de navigation, et dans la proportion du nombre des distances qu'elle parcourt; d'où il suit que les barques vides sont libres de naviguer dans les retenues et de franchir les écluses sans payer aucun droit. Elles n'éprouvent dans ce mouvement que les restrictions qui leur sont imposées dans certaines circonstances, à raison de la pénurie des eaux, ou de l'état de quelques parties et ouvrages du Canal. Cette liberté si avantageuse pour les patrons et pour le commerce n'entraîne aucun abus.

L'intérieur de la barque de poste est divisé en une salle commune et un salon orné. Les voyageurs logés dans la salle payent 25 centimes par distance; le prix est de moitié en sus pour ceux qui prennent le salon. Les voyageurs peuvent aussi naviguer sur les embarcations du commerce qui parcourent le Canal; ils payent alors un droit de 15 centimes par distance, indépendamment de la somme que le patron de l'embarcation exige, qui n'est pas fixée.

Les revenus du Canal se composent des droits de navigation perçus sur les marchandises et sur les voyageurs, des produits de la ferme des moulins construits auprès de quelques écluses, de la

ferme des francs-bords et de la pêche, et des produits des terres qui dépendent de la propriété du Canal.

Dans le principe, on mettait tous ans le Canal à sec pendant six semaines ou deux mois, pour ses réparations. Mais les perfectionnements introduits dans toutes les parties de son administration ont permis d'essayer de réduire le nombre de ces chômages annuels. L'expérience acquise depuis douze ans a prouvé qu'on pouvait les réduire à un chômage tous les deux ans, et donne l'espoir qu'on pourra les rendre triennaux; ce qui présente un grand avantage pour le commerce, dont les interruptions gênent toujours les spéculations.

Au commencement des chômages, le Canal est mis à sec dans les parties où il y a des travaux à faire, et quelquefois sur toute son étendue. L'évacuation totale des eaux dure quatre jours, et le remplissage à la fin des chômages est opéré en six jours, au moyen des eaux réunies dans les deux réservoirs et de celles fournies par les portées des rigoles et des rivières qui alimentent le Canal.

Le Canal de Languedoc ayant été concédé à Riquet conformément aux conditions portées dans l'édit de sa création, il fut administré par ses descendants depuis l'ouverture de sa navigation (1681) jusques à la révolution de 1789, d'après l'excellent système de régie dont Riquet fut lui-même l'auteur, qu'il leur légua comme la meil-

leure garantie de la conservation de son ouvrage, et qu'ils ont fidèlement maintenu.

La branche aînée de ces descendants, représentée par la famille Caraman, possédait la majeure partie de la propriété du Canal (21 portions $\frac{2}{3}$ sur 28); le chef de cette branche, qui jouissait par l'effet d'une substitution perpétuelle de la moitié de ses revenus, en dirigeait d'un accord unanime toute l'administration. C'est à la faveur de cette disposition que le dernier Comte de Caraman, Lieutenant général et grand' Croix de l'ordre de Saint-Louis, mort en 1807, avait porté cette administration au plus haut degré de perfection. Rien ne le prouve mieux que l'espèce d'égard religieux qui l'a pour ainsi dire protégée pendant les divers changements auxquels elle a été soumise dans les phases de la révolution. On n'a jamais trouvé à remplacer ce système par un autre plus avantageux, plus productif et plus sûr.

Le Roi et les Etats de Languedoc exerçaient une surveillance sur ce Canal par l'entremise de commissaires spéciaux, qui tous les ans vérifiaient, dans l'intérêt public, le bon entretien de ses ouvrages.

L'édit de création du Canal, qui l'avait érigé en fief, avait établi un siège de justice, composé de plusieurs Officiers, chargés de juger en première instance tous les différends qui pouvaient naître, soit pour les délits, soit pour dégradations commises aux ouvrages du Canal, soit à raison de la navigation et de la perception des droits. Ces Offi-

iers faisaient les réglemens de police ; les appels de leurs décisions étaient portés directement au Parlement de Toulouse ou à la Cour des Aides de Montpellier.

Les canaux de Saint-Pierre et de Narbonne étant la propriété des Etats de Languedoc, leur administration était dirigée par eux, sur des bases semblables à celles du Canal de Languedoc.

La révolution, en abolissant le fief, supprima le siège de justice, dont les attributions furent remises aux Autorités administratives et judiciaires qu'elle créa dans les localités traversées par le Canal.

D'autre part, la portion de la propriété du Canal appartenant à la branche aînée des descendants de Riquet, fut séquestrée par suite des lois de l'émigration. La branche cadette conserva la sienne.

Le Gouvernement prit alors l'administration du Canal, et y joignit celle des deux embranchements, dont la propriété lui était échue par la suppression des Etats. Cette administration fut confiée successivement à divers ministères.

Le décret du 21 mars 1808 et la loi du 23 décembre 1809, ayant ordonné que les canaux appartenant à l'Etat seraient vendus, pour le produit être employé à la construction d'autres canaux, la portion du Canal du Midi possédée par le Gouvernement fut vendue à la Caisse d'amortissement ; elle fut ensuite divisée en 1000 actions, dont quelques-unes furent vendues. L'Empereur

acquies de cette caisse les autres actions, qu'il passa dans son domaine extraordinaire, et qu'il distribua, à titre de majorats et de pensions, à sa famille, à l'armée, à la Légion d'honneur et aux personnes dont il voulut récompenser les services.

Par un décret du 10 mars 1810, les actionnaires furent réunis en une société en commandite, sous le nom de *Compagnie du Canal du Midi*. Une assemblée, composée des trente plus forts actionnaires, présidée par le grand Chancelier de la Légion d'honneur, fut chargée de représenter l'universalité des Actionnaires, et l'administration du Canal fut confiée à un Administrateur général dont l'Empereur se réserva la nomination. La surveillance de l'entretien du Canal dans l'intérêt public fut d'ailleurs conservée à la Direction générale des Ponts et Chaussées, pour être exercée chaque année par un Inspecteur divisionnaire.

La loi du 5 décembre 1814, sur la restitution des biens des émigrés non vendus, rendit à la branche aînée des descendants de Riquet son ancienne propriété sur le Canal, l'appelant à entrer en jouissance, dès ce moment, des actions qui étaient restées libres, et à réunir successivement celles qui pourraient le devenir, en faisant retour à l'Etat. Mais en même temps cette loi maintint les donataires dans les actions dont ils avaient été investis. Les membres de cette branche aînée entrèrent ainsi au nombre des Actionnaires de la

Compagnie (1). L'Intendant du Domaine extraordinaire continua néanmoins d'exercer une surveillance sur l'administration du Canal, et le Roi nomma à la place d'Administrateur général, devenue vacante.

Enfin, une ordonnance royale du 25 avril 1823 admit dans la Compagnie les membres de la branche cadette, divisa leur portion de la propriété du Canal (6 portions $\frac{1}{3}$ sur 28), dont ils n'avaient cessé de jouir pendant l'administration du Gouvernement, en 292 actions, qui, ajoutées aux 1000 actions déjà formées, font un nombre total de 1292 actions représentant aujourd'hui toute la propriété. Cette ordonnance maintint l'assemblée des trente plus forts actionnaires, en prescrivant qu'elle serait composée par moitié de donataires et d'anciens propriétaires; elle lui accorda tous les droits qui avaient été réservés à l'Intendant du Domaine extraordinaire pour l'administration du Canal, y compris la nomination aux places d'Administrateurs.

C'est sur ces bases que repose maintenant l'administration du Canal du Midi. Tous les ans l'assemblée des trente plus forts actionnaires se réunit pour prononcer sur les principales affaires concer-

(1) Les 1000 actions formées par l'Empereur de la portion du Canal principal séquestrée, comprennent aussi les embranchements de Saint-Pierre et de Narbonne, dont les produits sont inférieurs aux dépenses. L'entretien de ces embranchements est donc une charge qui grève ces 1000 actions. Les descendants de la branche aînée acceptent cette charge lorsque des actions leur sont remises.

nant la comptabilité des recettes et dépenses, l'autorisation des travaux à exécuter, les mouvements du personnel, et autres affaires.

Dans l'intervalle d'une assemblée à l'autre, les affaires du Canal sont dirigées par l'Administrateur fixé à Paris, qui correspond avec les agents principaux de l'Administration locale résidant à Toulouse, et leur transmet ses ordres et instructions pour l'exécution des décisions de l'assemblée.

Quatre Censeurs, nommés par l'assemblée pour deux ans, surveillent les opérations administratives dans l'intervalle d'une réunion de l'assemblée à l'autre, et forment auprès de l'Administrateur un conseil qui prend des résolutions provisoires lorsque les cas d'urgence l'exigent.

Les agents principaux de l'Administration locale sont au nombre de trois, savoir :

Un Ingénieur en chef, Directeur de la partie d'art;

Un Conservateur, Directeur du contentieux;

Un Receveur principal, Directeur des produits.

Ces agents ont des bureaux composés de plusieurs employés.

Un Inspecteur principal est chargé de la vérification des caisses.

Le Canal est divisé pour son administration en huit divisions qui portent les noms des principaux endroits qu'elles traversent; savoir : Toulouse, Naurouse, Castelnaudary, Carcassonne, le Somail, Béziers, Agde et Narbonne. Les sept premières divisions comprennent le Canal principal, et la huitième la Robine de Narbonne. La

division de Toulouse comprend de plus le Canal de Saint-Pierre, et celle du Somail le Canal de jonction.

Dans chaque division la partie d'art est dirigée par un Ingénieur, ou un Sous-directeur, aidé d'un ou de deux Conducteurs.

Treize bureaux sont établis sur le Canal pour la perception des droits de navigation et des autres produits. Ils se divisent en bureaux principaux et bureaux intermédiaires. Les bureaux principaux sont ceux de Toulouse, Castelnaudary, Carcassonne, le Somail, Béziers, Agde et Narbonne, et les bureaux intermédiaires ceux de l'Embouchure en Garonne, Gardouch, Bram, Trèbes, Prades et la Nouvelle.

Chaque bureau principal est dirigé par un Receveur particulier, aidé de Contrôleurs, Vérificateurs et Surnuméraires. Il perçoit les produits, paye les dépenses et poursuit les affaires contentieuses de la division au nom du Conservateur. Le Receveur principal remplit les fonctions de Receveur particulier du bureau de Toulouse.

Le Conservateur, indépendamment des affaires contentieuses qu'il dirige, est chargé de la surveillance des archives, dont la tenue est confiée à un Commis archiviste.

L'ordre et la police sont maintenus sur le Canal par trente-neuf Gardes, dont trente-six sont attachés, sous le titre de *Gardes ambulants*, à la partie d'art; et trois, sous le titre de *Gardes vérificateurs*, à la partie de perception. Les Gardes ambulants surveillent, sous le rapport de l'art et de la per-

ception, la navigation et le matériel du Canal, et verbalisent contre les délits, les dégradations des ouvrages et les empiétements sur la propriété. Les Gardes vérificateurs assistent les employés de la perception dans la vérification des poids des marchandises. Les Gardes ambulants et les Gardes vérificateurs concourent ensemble pour la police de la navigation dans les ports du Canal.

Les écluses et épanchoirs sont servis par des Eclusiers et des Gardes-épanchoirs attachés à la partie d'art et placés immédiatement sous les ordres des Gardes ambulants. Les Eclusiers secondent les Gardes dans la police de la navigation et la surveillance contre la fraude des droits.

Le service de la barque de poste, placé sous la haute surveillance de l'Ingénieur en chef, est dirigé par un Inspecteur Receveur principal, aidé d'un Contrôleur et de deux Surnuméraires; sept Receveurs ambulants, dont six pour le Canal principal et un pour l'embranchement de Narbonne, commandent les bateaux et y font les recettes des droits payés par les voyageurs. Les bateaux sont conduits par vingt-trois patrons, dont vingt-un pour le Canal principal et deux pour l'embranchement de Narbonne.

Pour compléter les détails que nous venons de donner sur le personnel des employés du Canal, nous en présentons l'organisation dans le tableau suivant.

TABLEAU DES EMPLOYÉS

DE L'ADMINISTRATION LOCALE
DU CANAL DU MIDI ET DE SES EMBRANCHEMENTS.

—♦♦♦—

AGENTS SUPÉRIEURS.

Un Ingénieur en chef,
Un Conservateur,
Un Receveur principal.

Un Inspecteur des Caisses.

Six Employés des Bureaux des Agents supérieurs.

EMPLOYÉS DIVISIONNAIRES, Partie d'Art.

DIVISIONS.	Ingénieurs.	Sous-directeurs.	Conducteurs.	Gardes.	Éclusiers.	Gardes-épaveurs.	TOTAUX par division.
Toulouse.....	1	.	2	5	14	.	22
Naurouse.....	.	1	2	10	4	1	18
Castelnaudary.....	.	1	1	3	18	.	23
Carcassonne.....	.	1	1	4	16	3	25
Somail.....	1	.	1	4	11	3	20
Béziers.....	1	.	1	3	8	1	14
Agde.....	.	1	1	4	3	.	9
Narbonne.....	.	1	1	3	5	.	10
	3	5	10	36	79	8	141

EMPLOYÉS DIVISIONNAIRES, Partie de Perception.

BUREAUX.	Receveurs.	CONTROLEURS				Surnuméraires.	Gardes vérificateurs.	TOTAUX par Bureau.
		des expéditions.	internés-diaires.	vérificateurs.	adjoints.			
Embouchure en Garonne.	.	.	1	.	.	.	1	2
Toulouse.....	R.P.	1	.	1	1	1	1	5
Gardouch.....	.	.	1	.	.	.	.	1
Castelnaudary.....	1	1	.	.	1	.	.	3
Bram.....	.	.	1	.	.	.	.	1
Carcassonne.....	1	1	.	.	1	.	.	3
Trèbes.....	.	.	1	.	.	.	.	1
Somail.....	1	1	.	.	1	.	.	3
Béziers.....	1	1	.	1	1	.	.	4
Agde.....	1	1	.	1	1	1	1	6
Prades.....	.	.	1	.	.	.	.	1
Narbonne.....	1	1	.	.	.	.	.	2
La Nouvelle.....	.	.	1	.	.	.	.	1
	6	7	6	3	2	6	3	35

EMPLOYÉS DE LA BARQUE DE POSTE.

Inspecteur-Receveur principal.....	1
Contrôleur.....	1
Receveurs ambulants.....	7
Surnuméraires.....	9
Patrons.....	23
TOTAL.....	34

Récapitulation.

Agents supérieurs et leurs Employés.....	10
Employés divisionnaires.. { Partie d'Art.....	141
{ Partie de Perception....	33
Barque de poste.....	34
TOTAUX.....	218

CHAPITRE III.

NOTICE GÉNÉRALE SUR LES CANAUX DES ÉTANGS ET DE BEUCAIRE.

EN proposant à Colbert la construction du Canal du Midi, Riquet n'eut pas en vue seulement de faire communiquer l'Océan et la Méditerranée; mais encore de créer entre la Garonne et le Rhône une navigation intérieure, qui joignît les principales villes du Midi de la France. C'est ce que l'on voit dans la lettre qu'il écrivit à ce Ministre, de Montpellier, le 20 décembre 1664, pendant qu'il accompagnait les Commissaires chargés de vérifier ses projets.

À cette époque il existait une communication par eau, à la vérité fort imparfaite, entre le Rhône et l'étang de Thau, auprès duquel devait être placé le nouveau port de Cette. Les bateaux descendus de Lyon par le Rhône jusques à Arles, où ce fleuve se divise en deux bras, suivaient le petit bras, d'où ils passaient dans les canaux de Silvéral, du Bourdigou et de la Radelle, ouverts auprès d'Aiguemortes pour faciliter les transports des produits des salines de Pécays. De ces canaux ils entraient dans l'étang de Mauguio, et ils traversaient cet étang et ceux de Perols de Ma-

guelonne et de Frontignan, pour aboutir à l'étang de Thau, et déposer leurs marchandises dans les petits ports de Méze et de Marseillan, situés sur les bords de ce dernier étang.

Riquet, qui, dans les premiers projets qu'il présenta, conduisait le Canal du Midi dans la Méditerranée par la robine de Narbonne et le port de la Nouvelle, proposa à Colbert, dans cette lettre, de tirer un autre canal de la robine à l'étang du Thau, en traversant l'étang de Vendres. Ainsi, d'après ces premiers projets, la Garonne eût communiqué au Rhône par une suite de canaux et d'étangs et par le petit bras du Rhône. Les Commissaires auxquels Riquet soumit ces projets les adoptèrent.

Mais Riquet, quand il vint à l'exécution du Canal, au lieu de le conduire dans la robine de Narbonne, le dirigea par Beziers dans l'étang de Thau, et de cet étang dans le port de Cette qu'il était chargé de construire. Cette direction était préférable, en ce qu'elle dispensait d'ouvrir le canal de la robine à l'étang de Thau, et qu'elle abrégait d'ailleurs la ligne de communication de la Garonne au Rhône; et il est probable que ces considérations furent au nombre des motifs qui portèrent Riquet à la suivre.

Ainsi, dès l'ouverture du Canal du Midi, la communication fut établie entre la Garonne et le Rhône. Mais si la navigation était profonde, commode et sûre dans ce canal, elle était imparfaite, précaire et même quelquefois dangereuse, depuis

l'étang de Thau jusques au Rhône, et ne pouvait d'ailleurs admettre les grandes barques pontées du Canal du Midi. Les Etats de Languedoc sentirent donc la nécessité du prolongement de ce Canal avec son tirant d'eau et ses grandes dimensions depuis l'étang de Thau jusques au Rhône. Ce prolongement offrait d'ailleurs au commerce l'avantage d'affranchir ses bâtimens de la navigation périlleuse des côtes de la Méditerranée.

Le Canal du Midi était à peine terminé que les Etats firent commencer ce prolongement. Ils entreprirent d'abord la partie comprise entre les étangs de Thau et de Mauguio, qui fut creusée au travers des étangs de Frontignan, de Maguelonne et de Perols, et qui, à raison de cette position prit le nom de Canal des Etangs.

Pendant l'ouverture de ce canal, le Maréchal de Noailles, qui avait longtemps commandé la province de Languedoc, désirant coopérer aux avantages que cette grande communication devait lui procurer, offrit au Roi de dessécher les marais compris entre Beaucaire, Aiguesmortes et Perols; et de continuer le Canal de navigation au travers des terres desséchées de ces marais, depuis le Canal des Etangs jusques dans le Rhône à Beaucaire. La concession de ces marais et du canal lui fut faite par arrêt du Conseil du 20 décembre 1701. Mais les travaux ne furent entrepris ni par lui, ni par les successeurs au droit de sa concession, et le dernier de ces successeurs fit la remise de ce droit au Roi, qui l'accepta par arrêt du 7 novem-

bre 1746, et le transmit, par un autre arrêt du 8 du même mois, aux Etats de Languedoc.

Les Etats se trouvèrent ainsi chargés de la construction de tout le canal de navigation, depuis l'étang de Thau jusques au Rhône. Ils avaient presque terminé la partie entre cet étang et celui de Mauguio, dite Canal des Etangs, lorsque le Maréchal de Richelieu, agissant au nom d'une compagnie qu'il avait formée, leur proposa de lui concéder ce dernier canal, sous la condition qu'il le continuerait depuis l'étang de Mauguio jusques au Rhône; non en suivant les marais, comme le Maréchal de Noailles l'avait projeté, mais en passant par Nismes, et aboutissant au Rhône, près le village de Comps, à une lieue au-dessus de Beaucaire. Cette nouvelle concession lui fut consentie par délibération des Etats du 20 novembre 1752.

Le projet du Maréchal de Richelieu n'eut aucune suite, comme celui du Maréchal de Noailles. On voit par la délibération du 10 janvier 1758, que ce projet, qui n'avait pas obtenu l'assentiment du Gouvernement, avait été abandonné. Les Etats se trouvèrent encore dans la position où ils étaient avant cette seconde concession, c'est-à-dire, chargés de la construction de toute la ligne des canaux depuis l'étang de Thau jusques à Beaucaire.

Entre les années 1758 et 1777, les Etats s'occupèrent de terminer les discussions élevées par les riverains des marais qui leur avaient été concédés, au sujet de la propriété de ces marais; ils

firent dresser le projet de canal , depuis l'étang de Mauguio jusques à Beaucaire, lequel canal prit le nom de Canal de Beaucaire à Aiguesmortes, ou simplement de Canal de Beaucaire. Les travaux de ce canal furent ouverts en 1777, en vertu d'une délibération du 2 janvier de cette année , auprès d'Aiguesmortes , et continués les années suivantes en remontant vers Saint-Gilles , qu'ils avaient déjà dépassé lorsque la révolution vint les suspendre.

Les travaux du Canal de Beaucaire n'empêchèrent pas les Etats de poursuivre le perfectionnement du Canal des Etangs ; l'embouchure de ce canal, placée dans l'étang de Thau , obligeait les barques qui en sortaient de traverser une partie de cet étang pour passer dans le canal et le port de Cette. Pour éviter cette traversée, les Etats firent ouvrir un embranchement latéralement à l'étang, depuis le pont de Lapeyrade jusques au port de Cette. Cet embranchement, qui porte le nom de Canal de Lapeyrade , fut commencé en 1777 et terminé en 1781.

On voit par tout ce qui précède, que lorsque la révolution supprima les Etats de Languedoc, la grande ligne de navigation qu'ils avaient entreprise pour prolonger le Canal du Midi depuis l'étang de Thau jusques au Rhône, se composait de deux canaux, savoir : du Canal des Etangs qui partait de Cette et de l'étang de Thau par deux embranchements et aboutissait à l'étang de Mauguio, lequel canal était presque perfectionné ; et du Canal

de Beaucaire, qui embrassait la ligne comprise entre ce dernier étang et le Rhône, et dont les ouvrages étaient déjà fort avancés.

Les travaux de ces deux canaux restèrent longtemps suspendus par l'effet de la révolution, et ils ne furent repris que par suite de la détermination que prit le Gouvernement d'accorder à des compagnies la jouissance temporaire de ces canaux et de leurs accessoires, à la charge de les terminer et de les entretenir pendant la durée de cette jouissance.

Une loi du 16 mars 1801 autorisa la concession temporaire du Canal de Beaucaire, et la concession perpétuelle des marais qui en dépendaient, et un traité passé le 17 mai suivant, aliéna pour quatre-vingts ans la jouissance du canal à un concessionnaire, qui est représenté aujourd'hui par une compagnie organisée en société anonyme. Cette compagnie a fait terminer le canal, et en a ouvert la navigation, dont elle perçoit les droits avec les autres produits.

La concession du Canal des Etangs a été faite en vertu d'une loi du 5 avril 1821, et par un traité du 22 janvier 1822, approuvé par une ordonnance royale du 30 du même mois, à une autre compagnie qui en a obtenu la jouissance pendant vingt-neuf ans et neuf mois, à la charge par elle, 1.° de prolonger le Canal des Etangs jusques à celui de Beaucaire par un canal latéral à l'étang de Mauguio, et de redresser une partie du canal d'embranchement de Lunel pour

le faire aboutir dans ce canal latéral; 2.^o de curer et restaurer toutes les parties des anciens canaux des Etangs et de Lapeyrade, et d'en perfectionner les travaux.

Le Canal latéral à l'étang de Mauguio, et le redressement du Canal de Lunel ont été exécutés et livrés à la navigation; et dans l'état actuel il ne reste qu'à approfondir certaines anciennes parties du Canal des Etangs qui n'ont pas la profondeur prescrite, et à terminer la construction de l'écluse ronde dans laquelle ce canal doit être traversé par celui de Lez venant de Montpellier, ouvrage déjà commencé, mais interrompu à raison des grandes difficultés qu'on a rencontrées pour établir solidement ses fondations.

Les concessions temporaires des deux canaux des Etangs et de Beaucaire faites aux deux compagnies finiront, pour le Canal des Etangs au 30 octobre 1851, et pour le Canal de Beaucaire au 22 septembre 1881. La jouissance qui leur a été accordée sur ces canaux (indépendamment des autres jouissances), consiste dans la perception à leur profit, des droits de navigation sur les marchandises et les voyageurs, qui sont les mêmes que ceux du Canal du Midi, des produits de culture des francs-bords, de la pêche et autres produits accessoires.

L'administration du Canal de Beaucaire est confiée à deux comités, dont l'un, appelé *Comité central*, composé de cinq membres, réside à Paris. Le Président de ce comité est le chef de toute l'Ad-

ministration. L'autre comité, appelé *Comité d'exécution*, est composé de sept membres ; son siège est à Montpellier. L'administration du Canal des Etangs est dirigée d'après une organisation particulière. Les tableaux suivants présentent l'état des employés des deux canaux.

TABLEAU DES EMPLOYÉS
DES CANAUX DES ÉTANGS ET DE BEUCAIRE.

CANAL DES ÉTANGS.

AGENTS SUPÉRIEURS.

Un Directeur,
Un Inspecteur.

Bureau de Cette.

Un Receveur,
Un Contrôleur visiteur,
Un Garde.

Bureau de Lapeyrade.

Un Receveur,
Un Visiteur.

Bureau de la Croisée du Lez.

Un Receveur,
Un Visiteur.

CANAL DE BEUCAIRE.

AGENTS SUPÉRIEURS.

Un Ingénieur,
Un Directeur de la Comptabilité,
Un Régisseur.

Bureau de Beaucaire.

Un Receveur,
Un Visiteur,
Deux Surnuméraires.

Bureau de Saint-Gilles.

Un Receveur,
Un Visiteur.

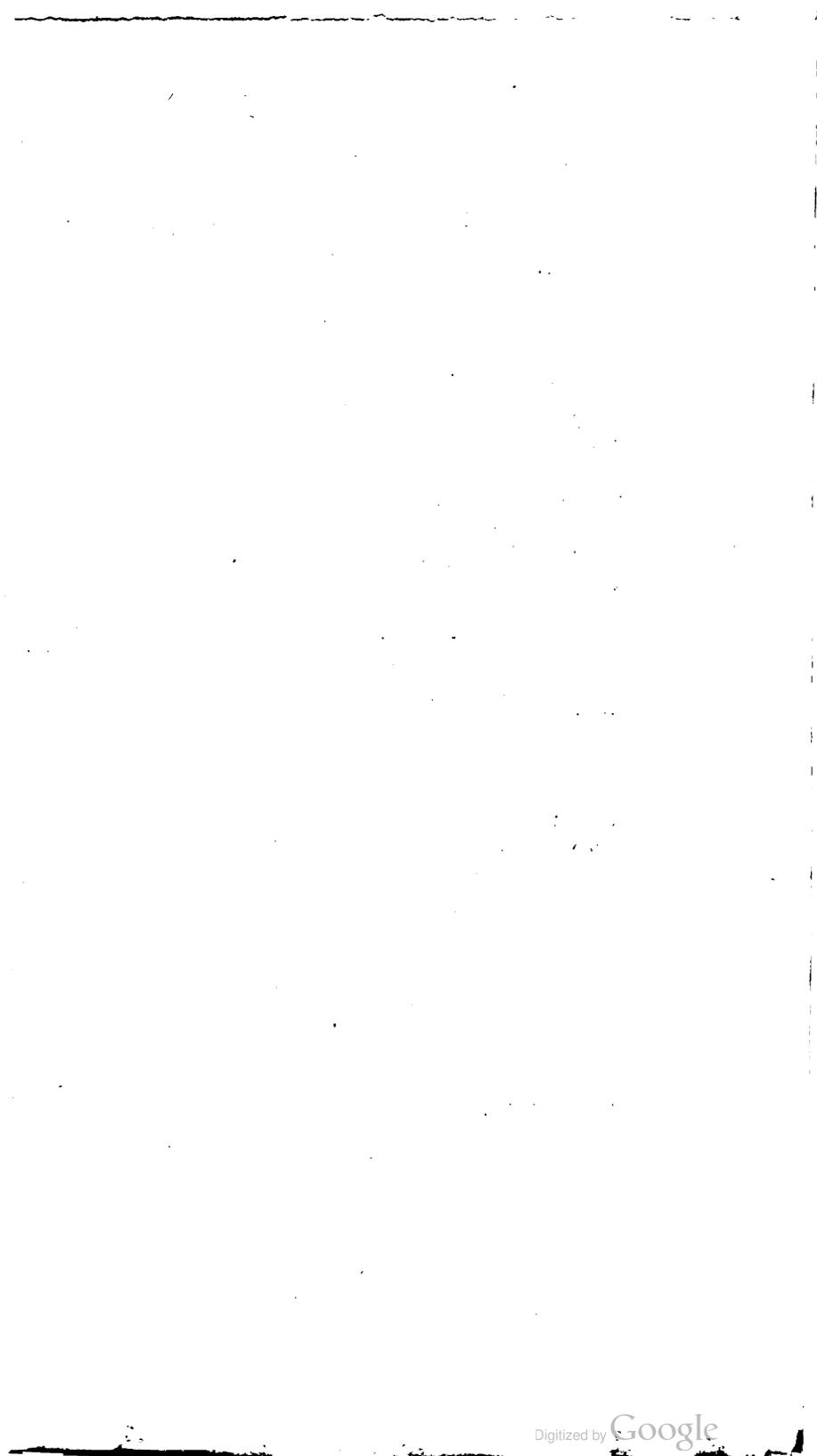
Bureau d'Aignemont.

Un Receveur,
Un Visiteur.

Bureau de Silveréal.

Un Contrôleur visiteur.

Trois Éclusiers,
Divers Gardes cantonniers.



CHAPITRE IV.

ITINÉRAIRE DU CANAL DU MIDI.

Nous devons prévenir les voyageurs que, pour faire la tournée du Canal, on peut indifféremment prendre la voie de terre ou celle du Canal même. Si on se décide pour la voie de terre, on suit la grande route qui longe le Canal dans toute son étendue, ce qui permet de ne pas le perdre de vue un instant. En se servant de chevaux de louage, il est facile de s'arrêter sur tous les points qui méritent une attention particulière.

Si l'on préfère suivre le Canal sur le Canal même, il part tous les jours, de ses deux extrémités, une barque de poste qui offre un moyen de transport rapide et commode. Si le désir d'examiner avec plus de soin un objet digne d'intérêt, porte à vouloir s'arrêter, on peut quitter la barque, avec la certitude de trouver, le lendemain et à la même heure, le même moyen de transport pour continuer sa route. On peut aussi commencer indifféremment la tournée du Canal par l'une ou l'autre de ses extrémités, et partir de Cette ou de Béziers comme de Toulouse.

Dans l'un ou l'autre cas, le guide que nous offrons aux voyageurs leur serait d'une égale utilité;

il ne s'agira que de le suivre en sens inverse si l'on ne commence pas par Toulouse.

Nous avons pris cette dernière ville pour notre point de départ, parce que c'est celle où l'on arrive le plus ordinairement lorsqu'on vient visiter le Midi de la France; et c'est aussi la direction que nous conseillerons au voyageur, si d'autres considérations ne l'obligent pas à commencer par l'autre extrémité du Canal.

A Toulouse, il trouvera plus facilement toutes les ressources nécessaires pour combiner, suivant ses goûts et ses besoins, ses moyens de transport.

Il y trouvera de plus, pour se préparer à un voyage sur le Canal, tous les moyens d'instruction qui peuvent le mettre à même de l'entreprendre et de le terminer avec fruit.

Enfin, Toulouse se trouvant être le centre où aboutissent toutes les relations commerciales du Midi de la France, il pourra s'y former une opinion plus sûre de l'influence que le Canal a pu exercer sur toutes les branches de l'industrie; il pourra mieux apprécier son importance, par son action sur toutes les causes de prospérité publique et particulière.

Toulouse est le chef-lieu du département de la Haute-Garonne; le Préfet y réside; on y trouve les établissements principaux de l'administration. Il y a un Archevêché, une Cour royale, une Université, un Hôtel des monnaies, une Ecole d'artillerie, une Fonderie de canons, un Arsenal considérable, et de beaux Etablissements militaires;

sa population s'élève à près de soixante mille âmes. Elle augmente encore tous les ans dans une forte proportion. La position centrale de Toulouse et la facilité que donne le Canal pour communiquer avec les deux mers et les principales villes commerçantes du royaume, la fertilité des provinces environnantes, semblent également désigner cette ville comme étant destinée à devenir le grand entrepôt du Midi de la France, et par conséquent comme devant être classée parmi les villes du premier ordre. Cet avenir sera promptement réalisé, si le Canal latéral à la Garonne vient compléter le système de grande navigation intérieure qui doit réunir les deux mers.

L'intérieur de la ville de Toulouse atteste son antiquité; les rues y sont étroites et mal percées: beaucoup d'améliorations y ont déjà été faites; mais il en reste bien plus encore à faire pour y faciliter la circulation. Le centre de la ville a été trop longtemps resserré par une enceinte de murs élevés, garnis de fortes tours; cette enceinte vient d'être détruite, et de belles maisons s'élèvent déjà en grand nombre dans les parties qui s'étendent du côté du Canal et des promenades. Le Canal forme une nouvelle enceinte qui entoure la ville à une grande distance: devenu ligne de défense lors de l'invasion des alliés en 1814, il protégea Toulouse, et permit aux troupes françaises de tenir en échec l'armée commandée par le Duc de Wellington.

Il faut voir à Toulouse le Capitole, le Musée, le pont sur la Garonne, le Château d'eau et les quais

qui bordent le fleuve, les moulins du Bazacle et du Château, la manufacture d'armes, de limes et de faux, la fonderie de canons, le Canal de Saint-Pierre, qui est un modèle en ce genre par la beauté de ses proportions, aujourd'hui peu utile, mais qui peut le devenir beaucoup par la construction du Canal latéral à la Garonne. Enfin il faut visiter l'entrée du Canal dans la Garonne. C'est là que nous allons nous placer pour commencer notre voyage; ce sera notre point de départ pour suivre le Canal depuis Toulouse jusqu'à son embouchure dans l'étang de Thau.

Division de Toulouse.

La division de Toulouse commence à l'embouchure du Canal principal dans la Garonne. Sa longueur, y compris celle du Canal de Saint-Pierre, est de 45,893 mètres. La première écluse est double; elle défend le Canal des crues de la rivière, qui s'élèvent quelquefois à une très-grande hauteur. Elle établit ensuite la jonction de la Garonne avec le Canal, et élève les barques jusque dans l'enceinte du premier bassin, nommé *port de l'Embouchure*.

Les progrès journaliers du mouvement du commerce avaient fait sentir l'insuffisance de ce port pour recevoir le nombre de barques qui devaient y stationner : cette considération a fait décider son agrandissement, et ce beau travail vient d'être terminé. Ce vaste bassin offre actuellement un espace suffisant pour admettre, sans gêner le mouvement, autant de barques qu'il peut s'en présenter; de beaux et larges quais le bordent des deux côtés jusqu'aux ponts jumèaux qui le terminent. A son extrémité inférieure, près de la double écluse, on a construit un vaste magasin destiné à mettre à l'abri les marchandises susceptibles d'être avariées;

le tout a été exécuté sous la direction de M. Maguès fils, Ingénieur des Ponts et chaussées, attaché à la division de Toulouse.

L'extrémité supérieure du port de l'Embouchure est fermée par le pont à deux arches dit les *ponts Jumeaux*. L'une de ces arches est bâtie sur le Canal principal, et l'autre sur le Canal de Saint-Pierre.

De superbes plantations bordaient autrefois le Canal principal dans toute cette partie. Leur ancienneté et les accidents inséparables d'une défense militaire en 1814, ont décidé à les abattre et à les remplacer par de jeunes arbres. Les vieux arbres qui bordent encore le Canal de Saint-Pierre, donnent une idée de ce qu'étaient les anciennes plantations, et ce que les nouvelles seront dans la suite.

Les bords du Canal se lient partout avec les belles promenades de la ville, et forment un ensemble avec lequel aucune ville ne saurait rivaliser.

La situation des différentes écluses offre un aspect pittoresque et varié. Près de celle de *Bayard*, à l'extrémité de la nouvelle promenade et sur le bord même du Canal, se trouve l'emplacement qui paraît être le plus convenable pour recevoir la statue de Riquet, qui a été votée par le Conseil municipal de Toulouse.

Près des belles allées de l'Esplanade, avant le *pont des Demoiselles*, se trouve le *port de Saint-Etienne*, qui récemment encore a été considérablement agrandi : de superbes quais le bordent dans toute sa longueur ; c'est le rendez-vous de toutes les barques qui viennent du Bas-Languedoc ;

elles y trouvent de nombreux et vastes magasins pour recevoir ou préparer leurs chargements.

On trouve sur le port Saint-Etienne les bureaux de la recette principale, le bureau de la barque de poste, celui des barques accélérées, et le bâtiment des archives du Canal; c'est dans ce port qu'ont lieu tous les jours le départ et l'arrivée des barques de poste.

Du port Saint-Etienne on rentre dans le Canal; et près du pont des Demoiselles se trouvent les nouveaux bassins destinés à recevoir les barques que l'on doit construire ou celles qui doivent subir un radoub. Ce bassin contient quatre formes, où les barques sont introduites, et d'où elles sortent par une communication établie avec le Canal. Une fois introduites, elles sont mises isolément à sec au moyen d'un conduit par lequel les eaux s'écoulent.

De l'écluse de Bayard jusqu'à l'écluse de Castanet, le Canal s'étend sur une surface plane pendant l'espace de douze mille mètres, et entre dans la vallée du Lhers, au pied des collines qui séparent cette vallée de celle de l'Ariège.

Ces collines offrent une suite continue de sites variés; plusieurs jolies maisons de campagne occupent les positions les plus agréables; de belles plantations bordent les rives du Canal, et la plaine offre le riche aspect de la plus belle culture.

Cette partie du Canal, qui est la plus ancienne, se ressent malheureusement de l'hésitation des premiers essais. Les dimensions sont de beaucoup inférieures à celles qui furent depuis adoptées comme

règle normale de ses proportions. Mais on peut dire que ce défaut est compensé par la perfection de l'entretien de cette partie. Un soin de détail, qui n'existe que sur le Canal du Midi, annonce la surveillance d'une administration qui ne néglige rien pour conserver au Canal la réputation qui lui est acquise.

Les bords du Canal sont protégés par une ligne de joncs plantés sur une berme placée au niveau des eaux. Ces joncs empêchent la dégradation qui résulterait du battement des eaux ; les chemins de halage ont de trois à quatre mètres de largeur ; ils sont maintenus unis et sablés comme une allée de jardin.

Les talus sont gazonnés ; les francs-bords, dont la largeur est nécessairement variable, à raison du creusement du Canal et de la quantité de terre que l'on a dû extraire lors de sa construction pour arriver à son niveau, sont au moins de douze mètres de chaque côté ; et sur toute l'étendue du Canal, cette partie de la propriété est assurée par un bornage légalement reconnu, et qui ne laisse aucune prise aux contestations.

Les francs-bords sont affermés en culture et toujours plantés de deux et quelquefois de quatre rangs d'arbres. Les plantations tracent de chaque côté les lignes du Canal, et forment ces beaux contours qui se dessinent avec grâce dans la plaine et sur le flanc des montagnes.

On trouve à l'écluse de *Gardouch*, près de Villefranche, un bureau de contrôle et un joli port,

bordé d'un quai et de grands magasins. On y embarque une grande quantité de grains du Haut-Languedoc qui se répartissent dans les nombreuses minoteries situées le long du Canal pour y être converties en farines. Les collines qui le bordent continuent à se dessiner de la manière la plus pittoresque; les châteaux de *Vieille-Vigne*, *Saint-Rome*, *Montesquieu* et *Négra* présentent d'agréables points de vue. Du côté du nord, la Montagne Noire apparaît à l'horizon, et du côté du midi on aperçoit les sommités les plus élevées des Pyrénées.

Près de Villefranche se trouve le premier grand aqueduc, celui du *Lhers*. Ce torrent, qui est presque à sec en été, devient très-redoutable dans les temps d'orage; il passe sous le Canal, qui à ce point quitte sa vallée pour entrer dans celle de l'un de ses affluents, où il s'élève jusqu'à Naurouse.

L'écluse de *Renneville* est la dernière de la division de Toulouse. Après cette écluse on arrive à celle d'*Encassan*, qui est la première de la division de Naurouse, et qui se trouve à trois mille mètres de celle de *Renneville*.

Division de Naurouse.

La division de Naurouse comprend une partie de la ligne navigable du Canal principal sur une longueur de 10,907 mètres, et les rigoles et réservoirs.

1.^{re} PARTIE.

Ligne navigable.

La portion du Canal principal qui fait partie de la division de Naurouse, est remarquable par la beauté de ses plantations et la richesse des aspects qui se présentent des deux côtés du Canal. Les villages d'*Avignonet* et de *Montferrand* se dessinent sur les premiers plans de la Montagne Noire. Avant d'arriver à l'écluse de Montferrand ou de l'Océan, et au moyen d'une percée que l'on a ménagée dans les plantations du franc-bord du nord, on aperçoit de loin le monument élevé sur les pierres de Naurouse, par les descendants de Riquet, à la mémoire de leur aïeul.

La partie du Canal qui se trouve entre l'écluse de l'Océan ou de Montferrand et celle du *Médecin*

ou de la Méditerranée, forme la retenue supérieure, ou le biez de partage du Canal. Dans cette retenue, qui est la dernière de la division de Naurouse, sont reçues les eaux qui viennent de la Montagne Noire, et qui sont destinées à alimenter le Canal. C'est aussi près de cette retenue que se trouvait la *fontaine de la Grave*, recouverte aujourd'hui par les eaux du Canal, qui donna dans le temps à Riquet la solution du problème qui l'occupait depuis si longtemps; enfin cette retenue est le point le plus élevé auquel les barques soient obligées d'atteindre d'une mer à l'autre.

La partie du Canal qui forme la division de Naurouse s'étend donc de l'écluse d'Encassan à celle de la Méditerranée.

Nous allons nous arrêter dans cette retenue et à l'écluse de Montferrand près l'ancien bassin de Naurouse; nous abandonnons pour quelque temps la ligne navigable du Canal pour prendre une autre direction et nous occuper plus spécialement de la Montagne Noire et des ressources que Riquet y a rassemblées pour accomplir son immortel ouvrage. Mais avant de suivre dans ses détails ce beau système hydraulique, qui est en quelque sorte la clef de cette immense combinaison, nous devons prévenir le voyageur de la nécessité de quelques précautions indispensables pour pouvoir faire commodément et utilement cette partie de la tournée.

2.^{me} PARTIE.*Rigoles et Réservoirs.*

Naurouse est un point isolé, n'offrant aucune ressource quant aux moyens de transport qui sont indispensables pour entreprendre la tournée de la Montagne Noire; il faut donc absolument s'assurer à Toulouse d'une voiture légère ou de chevaux de monture que l'on envoie d'avance à Naurouse.

On peut aussi se rendre par eau jusqu'à *Castelnaudary*, cette ville offrant tous les moyens que l'on peut désirer pour l'excursion que l'on se propose de faire.

Nous conseillerons ce dernier parti comme étant à la fois le moins cher et le plus facile.

Partant alors de Castelnaudary, si l'on veut faire une tournée complète, on se rend par la grande route de Toulouse au pont de la Rigole, distant de deux lieues de Castelnaudary. En partant de bon matin, on peut de ce point visiter le bassin de Naurouse, le monument élevé par les descendants de Riquet; reprendre et suivre ensuite la rigole de la plaine, visiter le réservoir de *Saint-Ferriol* et revenir coucher à Revel.

Le lendemain on va déjeuner au réservoir de *Lampy*, et visiter ce réservoir; on pousse jusqu'à *Alzau* et l'on revient coucher à Revel.

Si l'on veut abrégé cette excursion et ne pas suivre entièrement la rigole de la plaine, on prend

alors la route qui de Castelnaudary conduit à *Revel*, et l'on retrouve au *pont de Laudot* la rigole que l'on suit jusqu'à *Revel*, d'où l'on monte à *Saint-Ferriol*; le même jour l'on vient coucher à *Revel*.

Le lendemain on va à *Alzau* et on revient encore coucher à *Revel*; le jour suivant on est de retour de bonne heure à Castelnaudary. Pour ceux qui feraient la tournée du Canal en remontant de *Beziers* pour se rendre à *Toulouse*, ils pourraient se rendre directement de *Carcassonne* dans la *Montagne Noire* en suivant la grande route de *Carcassonne* à *Revel*. Ils pourraient, après avoir visité la rigole de la montagne et les réservoirs de *Lampy* et de *Saint-Ferriol*, se rendre de ce dernier réservoir à Castelnaudary ou à *Naurouse*, et y reprendre la barque de poste allant à *Toulouse*.

Si l'on a un jour de plus à donner à cette tournée, on peut aller visiter, dans les environs de *Saint-Ferriol*, la petite ville de *Revel*, la prise d'eau du *Sor* et le collège de *Sorèze*, que sa réputation bien établie a placé depuis longtemps parmi les établissements les plus remarquables de ceux destinés à l'instruction publique.

Laissant au voyageur la faculté de choisir parmi ces différents itinéraires, nous adopterons le plus complet, et nous nous placerons avec lui à *Naurouse*, pour faire passer successivement sous ses yeux tout ce qui peut l'intéresser; mais les travaux de la *Montagne Noire* étant, en quelque sorte, le principe, la condition absolue de l'existence du

Canal de jonction des deux Mers, nous croyons indispensable de lui faire connaître, avant tout, l'organisation particulière de cette partie si importante de ce bel ouvrage, pour le mettre à même de pouvoir mieux juger son influence et son action comme ressort principal d'une admirable combinaison.

Nous avons déjà dit que le premier soin de Riquet, du moment qu'il eut reconnu le point de partage, avait été de se livrer à la recherche des eaux qu'il devait réunir dans la Montagne Noire, et qui devaient décider du succès de la grande entreprise qu'il méditait.

La petite rivière du Sor fut la première qui fixa son attention.

Sortant de la Montagne Noire, où elle mettait en action plusieurs usines, elle venait arroser la plaine de Revel, se dirigeant vers le nord-ouest; elle se réunissait à l'Agout, qui lui-même se réunit au Tarn que la Garonne reçoit près de Moissac.

Ces cours d'eau avaient arrêté la première pensée de Riquet; il avait d'abord cru possible de les suivre pour établir la branche de son Canal vers l'Océan; mais les difficultés qu'il craignit de rencontrer dans la navigation de l'Agout et du Tarn, le firent renoncer à ce projet.

Il conçut alors celui de s'emparer des eaux du Sor, affluent de l'Océan au-dessus de Revel, et de les conduire par une rigole tracée sur le revers de la Montagne Noire, jusqu'au point où il rencontre-

rait le ruisseau du Laudot, autre affluent de l'Océan sortant de la Montagne Noire.

Un nivellement fait avec beaucoup de soin apprit à Riquet que ces deux cours d'eau réunis, pouvaient être conduits au point de partage, par une rigole placée au pied des coteaux de Saint-Félix et de Saint-Paulet. Ce fut l'origine du tracé de la rigole de la plaine, qui conduit encore aujourd'hui ces eaux au bassin de Naurouse, d'où elles se versent dans le biez de partage.

Mais les longues sécheresses dont ces contrées sont quelquefois affligées, avaient fait craindre à Riquet que les eaux de ces deux ruisseaux ne fussent pas toujours suffisantes pour fournir aux besoins du Canal. Une sage prévoyance le porta en conséquence à s'assurer d'autres ressources ; c'est ainsi que, remontant dans la Montagne Noire jusques au ruisseau d'Alzau, cours d'eau très-important qui descendait dans le Fresquel, il le fit changer de direction, lui creusa un nouveau lit dans les contours de la montagne, et lui fit recevoir par les mêmes moyens les ruisseaux de Bernassonne, Lampy, Rieutort et autres moins considérables. Toutes les eaux réunies à celles du Laudot vinrent se joindre dans la plaine à celles du Sor, et l'alimentation du Canal fut assurée contre les chances des longues sécheresses.

Ces combinaisons de la plus sage prévoyance ne suffisaient pas encore pour rassurer entièrement Riquet sur les besoins du Canal ; il voulut avoir encore une réserve extraordinaire pour les

cas les plus imprévus, et il se détermina à construire dans le vallon du Laudot le bassin de Saint-Ferriol.

Cet immense réservoir reçoit, quand on le veut, toutes les eaux de la montagne, excepté celles du Sor. Lorsqu'il est plein, on continue d'y jeter les mêmes eaux, qui le traversent pour en sortir et se rendre dans la rigole de la plaine, ou bien on les fait passer par une rigole tracée hors du réservoir et sur l'un de ses côtés, d'où elles tombent encore dans le lit de Laudot pour aboutir dans la même rigole.

Dans le cours du dernier siècle et vers 1776, lorsque la jonction de la robine de Narbonne avec le Canal principal fut arrêtée, les propriétaires du Canal du Midi convinrent avec les Etats de Languedoc de la nécessité de construire dans la Montagne un second réservoir pour assurer une nouvelle réserve qui servît à alimenter le Canal de jonction du Canal principal avec la robine. Ce réservoir fut construit dans le vallon de Lampy, à l'emplacement qui avait déjà été désigné par Riquet; il est rempli par les eaux du ruisseau du même nom et celles du Lampillou. A la sortie du réservoir de Lampy, ces eaux tombent dans la rigole de la montagne en traversant un petit bassin qu'on appelle *le Vieux Lampy*. D'autres réservoirs ont été également indiqués par Riquet dans la Montagne Noire; le plus considérable serait celui de *Cals*, placé au-dessous de la prise de l'Alzau, ou de l'origine de la rigole de la montagne. Ces

réservoirs pourraient contenir une masse d'eau plus considérable que celles de Saint-Ferriol et de Lampy réunis, et ils seraient de nature à répondre au besoin que des circonstances imprévues pourraient faire naître, d'augmenter les eaux du Canal du Midi ou de lui ouvrir de nouveaux embranchements.

Tel est l'enchaînement des moyens dont l'habile combinaison garantit au biez de partage du Canal du Midi, une quantité d'eau suffisante pour assurer pendant toute l'année le mouvement des barques montant et descendant ce Canal.

La surveillance des besoins, l'emploi d'une sage réserve pour y répondre, une grande précision dans les rapports et une observation constante des circonstances et des variations qui peuvent influer sur le service de la navigation, réclament de la part de l'Ingénieur en chef du Canal, et de l'Ingénieur qui est chargé de la division de Naurouse, une attention et des soins continuels; aussi cette division ne peut être confiée qu'à des personnes dont le zèle égale la capacité, conditions qui ont été jusques ici parfaitement remplies.

Nous allons actuellement suivre dans ses détails cette partie si intéressante de l'itinéraire, qui comprend les deux rigoles, les deux réservoirs et la Montagne Noire.

Nous nous sommes arrêtés au-dessus de l'écluse de Montferrand, près du bassin de Naurouse.

On trouve sur les bords de ce bassin, la de-

meure de l'Ingénieur chargé de la division de Naurouse. La maison qu'il occupe a acquis un certain degré de célébrité depuis que les généraux français et anglais ont signé, en 1814, dans le salon de cette habitation, l'armistice qui mit fin, après la bataille de Toulouse, à la longue guerre née de la révolution.

Le bassin de Naurouse, dont le pourtour est d'environ 1000 mètres, avait été creusé par Riquet pour servir de biez de partage. Les barques y entraient et en sortaient par les anciennes écluses de l'Océan et de la Méditerranée. Ce bassin était destiné aussi à recevoir les bateaux de la rigole de la plaine, que Riquet avait rendue navigable. Mais cette navigation n'ayant pas été conservée, et les dépôts de limon portés par la rigole comblant peu à peu le bassin, on ouvrit de l'écluse de l'Océan à celle de la Méditerranée un Canal latéral qui joignit les anciennes retenues de Montferrand et du Médecin, et forma avec ces retenues le biez de partage actuel. Le bassin s'est entièrement comblé; on n'a conservé qu'une rigole de ceinture le long de ses anciens bords, dans laquelle coulent les eaux venant de la rigole pour tomber ensuite dans le biez de partage, en traversant l'ancienne écluse de la Méditerranée. Celle de l'Océan a été supprimée.

Après avoir comblé le bassin de Naurouse, les eaux troubles de la rigole encombraient encore le biez de partage et les retenues voisines. Le recreusement de cette partie du Canal était rendu

aussi fréquent que dispendieux ; vingt-neuf aqueducs ont été récemment construits sous la rigole pour donner passage à ces eaux bourbeuses que les pluies amènent des collines environnantes. Lorsque le nombre de ces aqueducs sera complet, la rigole ne conduira plus au Canal que les eaux claires de la Montagne Noire, et les dépenses de re-creusement cesseront presque entièrement d'exister.

Après avoir parcouru les environs du bassin de Naurouse, après avoir vu l'entrée des eaux dans le biez de partage, ce ne sera pas sans intérêt que l'on ira visiter l'obélisque élevé par les descendants de Riquet à la mémoire de leur illustre aïeul.

Depuis longtemps occupée à lui rendre un hommage qui n'avait été que trop retardé, la famille de Riquet avait cru devoir en réserver l'initiative, soit au Gouvernement qui en avait retiré de si grands avantages, soit à la Province qui l'avait compté au nombre de ses enfants, et qui tous les jours encore recueillait de nouveaux fruits de ses travaux.

Réunis sur le sol natal après les orages de la révolution, les descendants de Riquet crurent enfin devoir réaliser le vœu qu'ils avaient formé depuis si longtemps, et qui jusqu'alors était resté sans exécution.

Les *pierres de Naurouse*, sur lesquelles Riquet était venu méditer si souvent sur les moyens d'accomplir ses vastes projets, paraissent désignées par la nature pour rappeler ces grands souvenirs.

Situées sur le point culminant qui sépare les deux versants, elles semblaient réclamer la préférence pour l'érection du monument qui, suivant l'expression de M. de Beaumont, préfet de l'Aude, devait être placé par la reconnaissance auprès du bienfait.

Les pierres de Naurouse étaient déjà célèbres par de nombreuses traditions populaires; quelques idées superstitieuses s'y rattachaient, et les prophéties de Nostradamus les désignaient comme destinées à annoncer la fin du monde lorsque les fentes qui divisent ces pierres viendraient à se fermer.

Sans leur concéder le droit d'élever d'aussi hautes prétentions, on doit reconnaître que les pierres de Naurouse présentent cependant une espèce de phénomène par leur masse énorme, la nature de leur formation, leur position isolée, les éléments qui les composent, et qui ne trouvent qu'à une certaine distance des produits analogues.

Du haut de ces pierres on suit à la fois les deux versants qui se dirigent vers les deux mers; on aperçoit la plaine de Revel et tout le prolongement de la Montagne Noire; on découvre le vallon du Laudot et même le mur du réservoir de Saint-Ferriol: aucun lieu ne pouvait donc mieux convenir au but du monument ni à l'intention de ses fondateurs.

Mais ces roches se trouvaient placées sur un terrain appartenant à M.^{lle} de Lastouzeille. La famille de Riquet n'hésita pas à lui demander la

cession de ce terrain : de son côté, elle se fit un honneur tout patriotique de s'associer à un hommage auquel toute la population du pays applaudissait, et ce fut avec la plus noble générosité qu'elle accéda au projet qui lui avait été présenté.

L'inauguration du monument eut lieu le 9 octobre 1823, par les soins du Comte Maurice de Caraman. L'Evêque de Carcassonne, toutes les Autorités du département de l'Aude vinrent poser et bénir la première pierre, et le concours des populations voisines qui s'empressaient d'accourir à cette cérémonie, lui donna le caractère du plus haut intérêt. Il fut entièrement achevé en 1825, sous la direction de M. Maguès père, aujourd'hui Ingénieur en chef du Canal. Un des gardes du Canal est chargé de surveiller son entretien, et de conduire les voyageurs qui viennent le visiter. On peut se procurer chez lui une notice historique, qui fait connaître en détail toutes les circonstances de l'érection de ce monument. Il indiquera ensuite aux voyageurs la route qu'ils auront à suivre pour aller rejoindre la rigole de la plaine qui coule près de là, sous le pont construit sur la grande route de Béziers à Toulouse.

La rigole de la plaine est un Canal de petite dimension ; elle n'a que huit à dix mètres d'ouverture à la partie supérieure, environ deux mètres de profondeur, et un demi-mètre de hauteur d'eau. Cette profondeur, variable aujourd'hui, pourrait être maintenue de manière à porter des barques si l'on rétablissait les écluses dont Riquet

avait déjà construit les bassins, lorsqu'il destinait la rigole de la plaine à devenir un canal de petite navigation.

Cette ligne de communication, dont l'utilité est plus que jamais reconnue, ne peut manquer de recevoir un jour son exécution.

La rigole de la plaine a ses francs-bords qui sont déterminés par un bornage régulier; une partie de ces francs-bords est plantée et cultivée; on a pratiqué récemment le long de la rigole un chemin qui pourra facilement servir de chemin de halage. On peut le suivre actuellement, dans toute sa longueur, à cheval ou dans une voiture légère.

En partant de Naurouse, la rigole a été tracée, comme nous l'avons dit, sur la pente inférieure des coteaux de Saint-Paulet et Saint-Félix, qui bornent à l'ouest la plaine de Revel. Elle suit les nombreux contours de ces coteaux jusqu'au point de *Graissens* qui sépare le versant du côté de la Garonne de celui qui porte les eaux du côté de l'Aude; c'était sur cet autre col que Riquet avait d'abord eu l'idée de placer le point de partage. Il y renonça quand il abandonna le projet d'aller à la Garonne par l'Agout et le Tarn, ou par le vallon du Girou; il porta le point de partage sur le col de Naurouse, et descendit à la Garonne par le vallon du Lhers.

A quelque distance du point où nous sommes venus joindre le bords de la rigole, on passe au-dessous du château de *Saint-Paulet*, qui appartient au Comte de la Tour d'Auvergne.

Ce château, placé sur la hauteur, dans une position remarquable, l'est encore plus lui-même par les souvenirs qu'il rappelle et ceux qu'il renferme. En effet, le propriétaire actuel ayant fait valoir ses droits comme représentant la famille de Turenne, on lui a rendu le cœur de ce grand homme, qui avait été déposé aux Invalides, et qui est actuellement conservé au château de Saint-Paulet. Ce château peut d'ailleurs être cité pour avoir été, en 1814, le quartier-général du Duc de Wellington après la bataille de Toulouse.

Plus loin on voit les ruines du fort des Casses et la petite ville de *Saint-Felix de Caraman*, qui renferme l'ancien château du Duc de Montmorency. Chaque partie saillante de ces nombreux contours est occupée par des restes d'habitation rappelant encore les longues guerres de religion qui dévastèrent ces contrées. Du plateau de Graissens on commence à découvrir la riche plaine de Revel. On arrive à la demi-écluse du *Laudot*, où l'on trouve la réunion des eaux du Sor amenées par la partie supérieure de la rigole de la plaine, avec celles qui descendent du vallon du *Laudot*, du réservoir de Saint-Ferriol et de la rigole de la montagne.

La maison du Garde principal, au pont du *Laudot*, offre un point de repos agréable aux voyageurs : elle est dans une situation charmante.

Du pont de *Laudot* on suit jusqu'à Revel la rigole de la plaine qui a été tracée sur le revers des dernières pentes de la Montagne Noire ; on

prend ensuite la route qui conduit de Revel à Carcassonne, et on monte à Saint-Ferriol.

La rigole de la plaine s'étend encore de Revel jusqu'à une lieue au delà, où se trouve la prise d'eau du Sor, au *pont du Crouzet*.

Revel est une jolie petite ville d'environ 6000 âmes; elle est située au milieu d'un bouquet d'arbres et au centre d'une plaine riante et fertile, qui s'étend du côté de l'Agout jusques auprès de la ville de Castres. Revel renferme plusieurs établissements industriels et un commerce assez actif qui répand l'aisance dans toute cette partie de la province; elle est placée entre le revers de la Montagne Noire, qui est couvert de vignes et de verdure, et la chaîne des collines qui lui sont opposées, et dont les principales crêtes sont occupées par Saint-Paulet, Saint-Felix, Saint-Julia, Aguts, Montgey et Puylaurens.

Du haut de la rampe qui conduit à Saint-Ferriol, on découvre le bel établissement de Sorèze; il faut s'arrêter quelques instants à ce point, d'où la vue plane sur tout le pays qui s'étend jusqu'au Tarn.

Bientôt après on aperçoit l'immense réservoir de Saint-Ferriol, et une route transversale conduit à la maison du Garde.

Cette maison, dans la situation la plus sauvage et la plus pittoresque, est placée au pied de la digue qui soutient les eaux du réservoir. On y reçoit les voyageurs et leurs chevaux; ils y trouvent les premières ressources que peut offrir un endroit assez éloigné de toute habitation.

La surface du *bassin de Saint-Ferriol* est à 360 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Sa superficie, lorsqu'il est plein, couvre environ 64 hectares de terrain; il contient alors environ 6 millions 300 mille mètres cubes d'eau. Sa profondeur varie; mais, dans sa partie la plus basse, elle est d'environ 32 mètres. On a élevé, sur le point le plus profond, une pyramide qui sert à marquer les diverses hauteurs des eaux : une forte digue, de plus de 30 mètres de hauteur sur 800 mètres de développement et de 60 mètres d'épaisseur, ferme l'étranglement de la vallée du Laudot, en s'appuyant sur les deux hauteurs qui la bordent. Cette chaussée est soutenue par des revêtements en pierre de taille, sous lesquels passent deux voûtes. La voûte supérieure conduit à la tête des robinets qui donnent les eaux au Canal; la voûte inférieure est destinée à recevoir ces eaux et à les conduire vers la rigole de la plaine.

Ce réservoir, qui est en quelque sorte le cœur du grand système de la réunion des eaux qui par la plus habile combinaison alimentent soixante lieues de navigation, présente un ensemble de travaux qui étonnera l'observateur.

Lorsqu'il est complètement rempli et que les besoins de la navigation ou la nécessité d'y faire des réparations obligent de le vider, c'est un spectacle aussi beau qu'imposant que la masse énorme de ces eaux se précipitant à la fois avec un bruit terrible par les vannes supérieures et par l'ouverture des trois robinets, et formant deux ou trois

magnifiques cascades au milieu des rochers et de la belle végétation qui couvre le fond de la vallée.

Dans les temps ordinaires, on ne fait usage que graduellement des moyens ménagés pour faire écouler l'eau contenue dans le réservoir. On ouvre d'abord la vanne supérieure ou du trop-plein, et ensuite la seconde; et lorsque le niveau du réservoir est descendu à une certaine hauteur, c'est au moyen des robinets que l'on donne l'eau nécessaire suivant la quantité qui est demandée pour les besoins du Canal, et que l'on peut régler de la manière la plus précise.

La première voûte s'étend sous toute la masse de la digue de retenue, et s'avance dans le fond même du réservoir jusques à une distance de 70 mètres. Dans cette voûte sont placés les trois robinets en bronze, dont le diamètre est intérieurement de vingt-deux centimètres.

La masse d'eau qui pèse perpendiculairement sur ces robinets ayant 32 mètres de hauteur lorsque le réservoir est plein, on voit qu'elle y exerce une pression égale à celle de trois atmosphères.

Elle est introduite dans le corps de ces robinets par des tuyaux de bronze placés dans le mur intermédiaire de la chaussée, et elle en sort à l'aide d'un mécanisme ingénieux, qui permet d'en régler le volume suivant la quantité d'eau que l'on veut laisser couler vers le Canal. Mais on se ferait difficilement une idée du bruit assourdissant des eaux lorsqu'elles sortent des trois robinets ouverts à la

fois et entièrement : ce bruit se répercute sous ces voûtes et semble les menacer de destruction. L'expérience a prouvé néanmoins jusqu'ici que cet effet imposant n'avait rien qui dût inquiéter pour la conservation de ce magnifique ouvrage, qui a été construit avec autant de soins que de prévoyance. La seconde voûte pénètre jusqu'au-dessous des robinets : une rigole ou cuvette, revêtue en pierre, reçoit l'eau qu'ils y versent et la conduit au fond de la vallée.

Ces voûtes, d'une belle hauteur et dans un état d'entretien parfait, peuvent être illuminées ; elles présentent alors un coup-d'œil très-remarquable, et qui dispose parfaitement aux impressions que l'ouverture des robinets doit faire éprouver à ceux qui n'en ont pas encore été témoins.

On a établi, dans le voisinage du réservoir, un appareil hydrométrique pour toutes les observations servant à constater l'état de l'atmosphère, la quantité d'eau pluviale qui tombe dans l'année, et enfin pour s'assurer des effets de l'évaporation, qui enlève une part considérable dans la quantité d'eau employée pour le service du Canal.

En quittant le bassin de Saint-Ferriol, on vient rejoindre la route de Revel à Carcassonne, qui suit les contours du réservoir du côté opposé à la rigole de ceinture, et remonte le vallon du Laudot jusques au village des *Camazes*, situé sur un des points les plus élevés de cette partie de la Montagne Noire. Cette route traverse des sites très-pittoresques : la montagne est couverte de bois dont

l'uniformité est variée de temps en temps par l'aspect de plusieurs vallées ornées d'une belle verdure.

Près du village des Cammazes on trouve l'extrémité inférieure de la rigole de la montagne qui, venant de Lampy et d'Alzau, passe sous une voûte de 123 mètres de longueur, et, par une chute de 8 mètres placée au delà de cette voûte, verse ses eaux dans le vallon du Laudot, aux premières sources de ce ruisseau.

Tout ce pays est extrêmement pittoresque et varié : on suit ensuite, le long de la rigole, un chemin nouvellement tracé, et qui présente bien plutôt l'aspect d'une promenade dans un parc bien soigné, que celle d'une communication ouverte dans un pays des plus sauvages. Ce chemin, que deux voitures peuvent aisément parcourir de front sur beaucoup de points, offre une succession de vues alternativement sévères et riantes; la chaleur y est tempérée par l'ombre de beaux arbres qui garantissent de l'action du soleil, et le calme de ces contrées n'est troublé que par le murmure des eaux limpides de la rigole, qui, dans leur course rapide, semblent pressées d'aller accomplir leur utile et bienfaisante destinée.

La largeur de la rigole de la montagne est de 3^m 50^c, sa profondeur d'environ un mètre, et la hauteur moyenne des eaux n'y est que de 0^m 25^c; elle perdait beaucoup d'eau autrefois par les filtrations que sa position à mi-côte rendait difficiles à étancher. Un dernier travail est cependant parvenu à remplir en partie ce but, et les bords de la rigole,

que l'on a affermis et exhausés, permettent aujourd'hui d'y recevoir et d'y conserver une quantité d'eau beaucoup plus considérable.

Près du *Conquet* se trouve la maison d'un Garde chargé de surveiller un déversoir par lequel, dans les temps d'orage, on rejette dans le lit du Sor l'excédant des eaux, dont la trop grande abondance pourrait surcharger et menacer la partie inférieure de la rigole.

Toutes les prises d'eau sont protégées par des épanchoirs semblables ; dans les moments de crue excessive, ils évacuent tout ce qui pourrait élever le niveau de la rigole au-dessus du maximum qui a été reconnu nécessaire à sa sûreté. Des Gardes résidant sur les lieux sont constamment chargés d'observer le mouvement des eaux, et d'ouvrir les épanchoirs du moment où ils peuvent craindre le moindre danger.

Du Conquet à Lampy la route devient de plus en plus agréable, et on peut réellement la comparer à une promenade soignée, accompagnant un canal destiné à faire l'ornement du plus beau parc.

On arrive au *Lampy vieux*, où se fait la jonction des eaux qui descendent du vallon et du réservoir de ce nom, à celles de la rigole de la Montagne. La maison du Garde peut recevoir les voyageurs et leurs chevaux ; ils y trouvent ce qui est indispensable pour prendre quelques instants de repos ; mais, pour séjourner dans ce lieu isolé, il faut se munir de provisions : celles que le Garde pourrait offrir ne suffiraient peut-être pas à des

voyageurs qui ne voudraient pas se contenter du strict nécessaire.

De la maison du Garde on se rend au réservoir par un chemin qui contourne le bassin du vieux Lampy, et on monte au réservoir par une pente douce et facile que les voitures parcourent sans le moindre inconvénient : à pied ce n'est qu'une promenade charmante. La situation du *réservoir de Lampy* est des plus pittoresques; il est entouré de bois touffus qui descendent jusqu'au niveau supérieur des eaux qui y sont rassemblées. Un mur de granit, soutenu par d'énormes contreforts, ferme la vallée, et résiste à une masse d'eau de 1,760,000 mètres cubes. La superficie du réservoir est de 23 hectares; le mur a 16^m 50^c de hauteur, 7 mètres de largeur à sa base, et sa longueur est de 120 mètres à sa partie la plus élevée.

Le ruisseau de Lampy alimente le réservoir, dont l'écoulement a lieu par quatre vannes placées à différentes hauteurs; cette manière successive d'évacuer le réservoir, en ne prenant que les couches d'eau supérieures, fatigue beaucoup moins le mur de barrage, et le rend bien moins sujet aux inconvénients qu'exige la méthode des robinets de fond employés au bassin de Saint-Ferriol.

Revenu à la maison du Garde du vieux Lampy, on reprend et on suit le long de la rigole une route qui va jusqu'à *la prise d'Alzau*, et qui offre sur toute sa longueur les sites les plus variés. Sur un espace de plus de quatre lieues, elle est constamment ombragée par des plantations d'arbres de

différentes espèces qui datent du siècle dernier , et qui ont acquis une hauteur et un développement de feuillages remarquables.

Entre Lampy et Alzau la rigole reçoit plusieurs ruisseaux d'une moindre importance , mais qui contribuent cependant à alimenter son cours. Le plus remarquable est celui de Bernassonne, auprès duquel on trouve la maison d'un Garde. La rigole est presque toujours conduite dans cette partie sur le revers des coteaux dont elle suit les contours. On arrive ainsi à la maison du Garde de la prise d'Alzau , extrémité supérieure de la rigole , dernier terme de la tournée de la montagne , et véritable origine de toutes les merveilles de la navigation du Canal.

Le ruisseau d'Alzau est un des plus considérables de ceux qui sortent de la Montagne Noire. Son lit naturel suivait la pente qui s'abaissait vers la Méditerranée , et le conduisait au Fresquel , qui lui-même portait ses eaux dans la rivière d'Aude.

C'est au point où nous sommes arrivés , que Riquet eut l'heureuse pensée d'arrêter son cours par une chaussée en pierre , et de le forcer de suivre celui qu'il lui avait tracé à travers la Montagne Noire , pour le conduire à Saint-Ferriol. L'Alzau devint dès ce moment partie principale des nombreuses ressources que la Montagne Noire fournit au Canal.

En examinant ce point si reculé , perdu dans les profondeurs de la montagne ; en calculant la distance où il se trouve de l'objet principal dont il

devait décider l'existence, on ne peut assez s'étonner de ce qu'il a fallu de pénétration et de persévérance pour venir chercher, dans ces lieux écartés, le secret que la nature semblait avoir voulu dérober à tous les yeux.

C'est quand on y est parvenu que l'on peut apprécier à sa juste valeur la profondeur des vues de Riquet, et admirer la justesse de ses prévisions; c'est dans cette solitude que ses grandes conceptions apparaissent dans toute leur puissance; car c'est en s'emparant du cours de ce ruisseau, en le réunissant à ceux dont il était déjà maître, qu'il a décidé la jonction des deux mers, et qu'à l'aide du faible courant formé de ces eaux réunies, qui coulaient les unes vers la Méditerranée et les autres vers l'Océan, mais dont son génie a changé la destination, il a mis en rapport toutes les industries de la France, formé ce lien commun qui en a rapproché les points les plus éloignés, établi des relations intimes entre les populations les plus étrangères les unes aux autres, et qu'il a enfin plus que décuplé la valeur d'une portion considérable du territoire français (1). De tels résultats

(1) C'est ainsi qu'il a justifié l'inscription que la ville de Toulouse a fait placer au-dessous de son buste dans la salle des Illustres :

PRORUPTIS MONTIBUS
NOVUM FLUMEN PROCREANS
DIVITIAS UTRIVSQUE ORBIS
IN PATRIAM ARCESSIVIT.

ne peuvent échapper à un observateur attentif, et il les admirera d'autant plus, qu'il en reconnaîtra le principe dans cette faible source qui, dirigée par un génie supérieur, a ainsi opéré des prodiges et donné la première impulsion à cet élan de prospérité dont il est heureusement difficile de prévoir le terme.

Nous avons cru devoir attirer l'attention des voyageurs, sur cette intéressante circonstance, en l'associant à ce sentiment de surprise et d'admiration, qui est le véritable hommage à rendre à l'auteur du Canal, et le plus noble prix de ses travaux : dans tous les cas, nous sommes persuadés qu'on ne regrettera pas le temps et les peines qu'on aura pu consacrer à parcourir la Montagne Noire. On a pensé pour l'avenir à ouvrir une route qui amènera directement d'Alzau à Carcassonne : si ce projet recevait jamais son exécution, il ne serait plus nécessaire de retourner sur ses pas pour rejoindre le Canal principal ; mais, dans l'état actuel des choses, on est forcé de reprendre le chemin que l'on a parcouru depuis Saint-Ferriol pour revenir au même point, et se rendre ensuite à Narrousé et à Castelnaudary, et continuer la tournée que l'on se propose de faire sur le Canal principal.

Si le voyageur se décide à revenir directement de Saint-Ferriol à Castelnaudary, et si c'est à cheval qu'il doit faire cette course, on peut lui proposer de suivre à travers les bois et les bruyères un sentier qui le conduira sur un des points les plus élevés de la Montagne Noire.

De ce point, situé près du hameau *de la Garde*, il découvrira un horizon des plus vastes, s'étendant sur la totalité de la Montagne Noire, la plaine de Revel et celle de Castelnaudary. D'un côté sa vue sera bornée par les montagnes qui forment la vallée du Tarn, et de l'autre il pourra, si le temps est clair, distinguer parfaitement toute la chaîne des Pyrénées. La beauté de ce coup d'œil dédommage amplement de quelque fatigue que l'on peut éprouver en suivant une route un peu plus longue, et quelquefois un peu difficile.

De Saint-Ferriol à Castelnaudary, on n'a plus à signaler à la curiosité du voyageur que le pont sur lequel on passe le Fresquel près de Castelnaudary; il est célèbre dans l'histoire de nos guerres civiles par la bataille que le maréchal Schomberg y livra, en 1632, au duc de Montmorency. Celui-ci y fut battu, et fait prisonnier près le même pont; il fut ensuite jugé et condamné à Toulouse, où il fut décapité. Le mausolée qui lui a été érigé par les soins de sa veuve, née princesse des Ursins, existe encore à Moulins.

Pour ne rien négliger de ce qui a rapport au Canal, et pour accomplir fidèlement notre tâche de guide des voyageurs, nous reviendrons au point où nous avons quitté le Canal principal pour entreprendre la tournée de la montagne; là nous allons nous retrouver dans le biez de partage près du bassin de Naurouse, et nous allons continuer notre voyage en suivant la grande ligne de navigation.

Division de Castelnau-dary,

Le biez de partage finit, comme nous l'avons dit, à l'écluse de la Méditerranée, et au-dessous de cette écluse commence la division de Castelnau-dary qui a une longueur de 36,979 mètres.

Jusques à Castelnau-dary, les retenues et les corps d'écluse que l'on rencontre n'offrent rien de remarquable. A l'une de ces écluses est bâti le moulin *de la Planque*. Cette usine, et presque toutes celles qui ont été construites récemment sur les bords du Canal, ont été concédées par l'Administration, à la charge par le concessionnaire d'exécuter, dans un temps donné, les constructions nécessaires sur un plan dressé par l'Ingénieur en chef: ces concessions sont en général pour une durée de vingt à trente ans; ce terme passé, le Canal devient propriétaire de l'usine, et perçoit pour son compte les bénéfices de l'exploitation, soit en affermant, soit en mettant l'usine en régie.

Avant d'arriver à l'écluse de *Saint-Roch*, on traverse le premier port de Castelnau-dary: on entre ensuite dans le grand port ou bassin; mais ce

lui-ci est tellement exposé à la fureur du vent, que les barques sont obligées d'en longer les bords lorsqu'il souffle avec violence.

Castelnaudary est une ville de près de 10,000 âmes; elle est bâtie sur une colline qui domine le port; les nombreux moulins qui l'entourent, signalent à la fois le domaine des vents et un commerce actif en grains et en farines. Sa situation est assez pittoresque. La ville renferme plusieurs fabriques, des filatures de coton, des clouteries et des minoteries. Cette petite ville est en mouvement de progrès; il y a un bureau de recette pour le Canal. La barque de poste s'arrête à l'écluse de Saint-Roch; les voyageurs y trouvent une auberge et un dîné servi pendant que la barque descend les quatre sas dont cette écluse est composée. Les minoteries mises en activité par la chute d'eau de l'écluse méritent d'être vues.

La retenue qui suit l'écluse de Saint-Roch et se termine à celle du Gay, est une des plus belles du Canal. Les bords plantés en saules que l'on a laissés croître en liberté, les gazons bien entretenus et une allée unie et bien sablée qu'une haie vive abrite des vents si communs dans cette contrée, ont fait de cette partie du Canal la promenade favorite des habitants de Castelnaudary.

On trouve ensuite la triple écluse *du Vivier*, dont le moulin est un des plus remarquables du Canal, en ce qu'il renferme une vaste minoterie bâtie sur un plan régulier, et où toutes les opérations sont faites par le mouvement des eaux.

Plusieurs autres écluses se suivent ensuite à de très-petites distances ; la Montagne Noire , en s'éloignant un peu , borne l'horizon au nord ; les hauteurs de *Fanjeaux*, de *Montréal* et les dernières collines vers lesquelles s'abaisse la chaîne des Pyrénées , terminent au midi la riche vallée que parcourt le Canal.

On passe à *Bram*, près du château qui appartient à M. de Lordat. L'écluse de *Villesèque* est la dernière de la division de Castelnaudary ; cette partie du Canal est remarquable par la largeur qu'on lui a donnée, par la régularité du profil de ses bords et la beauté de ses plantations.

Division de Carcassonne.

La division de Carcassonne, depuis l'écluse de Villesèque jusques à celle de Jouarres, a 49,037 mètres de longueur.

L'écluse de Lalande est la première de cette division.

Jusqu'en 1809 le Canal n'arrivait qu'à une certaine distance de la ville de Carcassonne. Le premier projet de Riquet avait été de faire passer le Canal par cette ville, qui déjà de son temps avait acquis une certaine importance par ses manufactures de draps. Mais les habitants n'ayant pas voulu accéder aux propositions qui leur furent faites, de contribuer aux frais que devait entraîner le détour qu'il fallait faire pour l'approcher de la ville, Riquet se vit obligé de suivre la ligne plus courte et plus directe, qui l'en éloignait.

De nombreuses réclamations s'élevèrent plus tard, lorsque les habitants furent à même d'apprécier les avantages que l'on aurait pu retirer des légers sacrifices que demandait Riquet.

Peu d'années avant la révolution, ces réclamations furent écoutées, et les Etats de la province

de Languedoc entreprirent de changer une partie du cours du Canal, pour le faire passer sous les murs de Carcassonne, et donner à la ville le beau port qu'on y voit aujourd'hui.

Les travaux, suspendus pendant la révolution, furent repris en 1798 et continués jusques à leur perfection, au moyen de sommes provenant de la confiscation des revenus de la famille de Caraman.

La navigation de la nouvelle branche fut ouverte à la fin de mai 1810, et l'ancienne branche fut abandonnée en même temps.

Cette nouvelle branche du Canal commence à *Foucaud*, et rentre dans l'ancien tracé du Canal au-dessus du *Pont aqueduc de Fresquel*.

Ce travail, parfaitement exécuté, a coûté plus de 2 millions, à raison des fortes excavations qu'il a fallu tailler dans le roc et des grands ouvrages d'art qu'il a exigés. Les ponts construits à l'entrée et à la sortie du port, l'ont été avec une magnificence peu commune.

Carcassonne, chef-lieu du département de l'Aude, a une population de 17 à 18,000 âmes; le commerce de cette ville est très-considérable; ses manufactures de draps et sa position qui en fait un point central de communication, donne un grand mouvement à ses transactions commerciales. L'ancienne ville avec ses fortifications gothiques est bâtie sur un rocher qui domine le cours de l'Aude. Elle résista au prince de Galles dit le prince Noir, dans une excursion qu'il fit de la Guienne en Languedoc. La nouvelle ville, qui fut

brûlée par ce prince, est dans une situation agréable, bien percée par des rues droites et tirées au cordeau. Les églises de Saint-Michel et de Saint-Vincent, décorées en marbre rouge, sont assez belles ; les boulevards forment de jolies promenades : un vieux pont de pierre sur l'Aude sert de communication aux deux villes, et le port est orné par une place bien plantée et que décorent deux fontaines. C'est sur ce port que se trouvent les bureaux des Receveurs, et où abordent la barque de poste et les barques du service accéléré.

En s'éloignant de Carcassonne, l'aspect des deux villes, le cours de l'Aude et le contraste des riches prairies et des belles plantations que cette rivière arrose, couronnées au loin par la chaîne des Hautes-Pyrénées, forment l'ensemble d'un tableau dont la variété et la richesse méritent une attention particulière.

C'est en admirant ce magnifique ensemble que l'on arrive au pont aqueduc du Fresquel, où le nouveau Canal rentre dans le tracé du plan primitif, tel qu'il avait été exécuté par Riquet.

La petite rivière du Fresquel descend des hauteurs de Naourse et de Saint-Felix, et reçoit un grand nombre de ruisseaux qui sortent de la Montagne Noire. Elle est peu redoutable dans son état ordinaire ; ses eaux sont alors habituellement versées dans le Canal au moyen d'une prise qui les y amène par une rigole de dérivation ; mais dans les temps d'orages ou de grandes pluies, on est obligé de rejeter ce torrent dans son lit pour ne

pas recevoir les eaux troubles, qui, en se déposant, formeraient des atterrissements qui pourraient interrompre la navigation. Le Fresquel passe alors sous le pont aqueduc, et va se jeter dans l'Aude.

Ce pont est un des plus beaux ouvrages qui aient été construits sur le Canal; il sert à la fois au passage du Canal et à celui d'une route qui va de Carcassonne à Castres.

On peut donc voir à la fois passer sur cet aqueduc une barque de poste et une lourde diligence, l'une et l'autre chargées de voyageurs, indépendamment de ceux qui y passent en même temps à pied et à cheval.

La longueur de ce pont aqueduc est de 50 mètres. Il a trois arches, et est entièrement construit avec la belle pierre de taille de Carcassonne.

On a changé le cours du Fresquel pour le faire passer sous le pont aqueduc et le conduire plus directement à l'Aude. Le nouveau lit est bordé de digues qui contiennent les crues de cette rivière; et on ne reçoit plus aujourd'hui dans le Canal que les eaux dérivées par une prise dont la rigole suit une partie de l'ancien lit. Le volume d'eau fourni par cette prise est ordinairement de 25,000 mètres cubes. Il est des temps où ce volume peut être porté à 175,000 mètres cubes.

Entre le Fresquel et *Trèbes*, le Canal se trouve resserré dans une ligne de rochers qui a forcé à rétrécir sa largeur. On s'occupe des moyens de

lui donner assez d'ouverture pour que la rencontre de deux barques n'ait aucun inconvénient. En approchant de Trèbes, on est frappé de l'aspect pittoresque de ce bourg. Près du *pont aqueduc d'Orviel* on voit le bourg de *Montredon*, et l'on aperçoit dans le lointain la vieille ville de Carcassonne, appuyée sur le fond de la chaîne des Pyrénées.

La rivière d'*Orviel* était autrefois reçue en entier dans le Canal, où elle occasionnait souvent des retards à la navigation, par la nécessité où l'on était de recreuser souvent la partie exposée à recevoir les dépôts que les débordements de la rivière y apportaient.

Vauban, dans sa visite du Canal, en 1686, aperçut le mal, et se hâta d'y porter remède par le moyen d'un aqueduc dont Riquet avait déjà eu la première pensée, et dont l'aqueduc de Repudre avait été le premier modèle. L'aqueduc d'*Orviel* est l'ouvrage de Vauban, et un des plus beaux parmi ceux qui depuis ont été multipliés sur le Canal. Il a 40 mètres de longueur, non compris les épaulements; il se compose de trois arches égales, dont l'ouverture est de 11 mètres. La végétation qui l'entoure ajoute encore au caractère de ce beau monument.

Pour conserver au Canal le secours des eaux pures que l'*Orviel* peut y amener, on l'a détourné de son cours ordinaire par une rigole de dérivation de 780 mètres de long. Cette rigole et la prise d'eau sont un objet digne d'attention, qui ne de-

mande que peu de temps pour être examiné, et qui peut être le but d'une agréable promenade. L'Orviel fournit ordinairement au canal 25,000 mètres cubes d'eau par 24 heures. Une pépinière, qui appartient au Canal, est entretenue sur les bords de la rigole, et sert à fournir et à renouveler les plantations des francs-bords.

Près de Trèbes commence le pays où la culture de la vigne a pris une très-grande extension depuis que le Canal présente un débouché facile aux nombreuses distilleries qui se sont établies sur ses bords. Au delà de ce village il y a un chantier de construction qui est en assez grande activité.

En sortant de Trèbes, on descend une triple écluse, on passe près du château de *Saint-Julia*, et plus loin au château de *Millegrand*, propriété de M. de Belissens.

Sur plusieurs points le Canal est bordé par une plantation de cyprès formant une haie vive très-serrée, et qui préserve les barques de l'action des vents du nord qui règnent quelquefois avec une grande violence, et auxquels elles ont souvent de la peine à résister.

Le Canal suit toujours parallèlement le cours de l'Aude, au-dessus duquel il est maintenu à une assez grande hauteur; de l'autre côté de l'Aude, le mont Alaric offre une succession de sites très-variés.

Le Canal, après avoir franchi un défilé où il se trouve resserré par une suite de rochers à travers lesquels il a été creusé, quitte les bords de

L'Aude pour se jeter sur le versant opposé vers l'étang de *Marseillette*.

Cet étang a été desséché de 1805 à 1810 par une rigole de fuite qui passe sous le Canal et va porter les eaux à la rivière d'Aude : la superficie de cet étang présente une surface de 2000 hectares environ, qui aujourd'hui sont devenues des terres labourables, et qui seraient susceptibles de produits considérables si l'opération du dessèchement avait été perfectionnée. C'est la caisse hypothécaire qui administre aujourd'hui pour son compte cette belle propriété, en attendant le remboursement des avances qu'elle a faites aux propriétaires de l'étang. Le Canal suit les contours de l'étang : on y rencontre successivement l'écluse de *Marseillette*, la triple écluse de *Fonfile*, les doubles écluses de *Saint-Martin* et de l'*Aiguille*, et le pont aqueduc de l'*Aiguille*, récemment construit sur la rigole d'évacuation de l'étang de *Marseillette*, remarquable par la perfection de son exécution. Entre l'écluse double de *Puicheric* et celle de *Jouarres*, le Canal passe sur le pont aqueduc d'*Argens double*, près de l'épanchoir du même nom, et traverse le bois de la *Redorte*.

A peu de distance du village de la *Redorte*, se trouve le beau château du général Maurice Mathieu ; il y a construit de vastes établissements pour l'exploitation des vins de ses vignobles.

Près de l'écluse de *Jouarres*, M. le Marquis de Catelan possède aussi un château entouré de beaux arbres et de vastes prairies : ses pressoirs et ses

celliers sont cités dans le pays pour leur étendue et leur belle construction. Une partie des terrains qui appartiennent à M. de Catelan, formaient autrefois un étang et des marais qu'il a desséchés, et qui donnent aujourd'hui les plus beaux produits.

L'écluse de *Jouarres* est la dernière de la division de Carcassonne ; là commence la 5.^e division, celle du Somail.

Division du Somail.

La division du Somail comprend deux parties du Canal principal, dont l'une s'étend depuis l'écluse de Jouarres jusques à l'entrée du Canal de jonction ; et l'autre, depuis cette entrée jusques au pont de Saisse ou de Capestang. Les deux parties réunies ont une longueur de 45,246 mètres. Cette division comprend aussi le Canal de jonction, dont la longueur est de 4956 mètres ; ainsi la longueur totale de la ligne navigable formant la division du Somail est de 50,202 mètres.

1.^{re} PARTIE.

De l'écluse de Jouarres à l'entrée du Canal de jonction.

En partant de l'écluse de Jouarres, on rencontre l'écluse simple d'Homps, et l'on arrive à l'écluse d'Ognon, au-dessous de laquelle se trouve l'aqueduc du même nom.

Cet aqueduc, qui a été construit sous la direction de M. l'Ingénieur Pradal, répond, par la

sévérité de ses formes, à l'importance de son utilité; on le place au premier rang parmi les beaux ouvrages dont le Canal du Midi doit s'enorgueillir.

L'Ognon est un torrent venant des Cevennes, qui se jette dans l'Aude après avoir passé sous le Canal : le plus souvent on peut traverser son lit à pied sec; mais dans les temps d'orage il s'élève en peu de moments à une hauteur effrayante.

Dans le premier tracé du Canal, le peu de pente que présentait le terrain pour conduire l'Ognon vers l'Aude avait fait renoncer à l'idée d'abaisser son lit pour le faire passer sous le Canal; il y était donc habituellement reçu, et lorsque les fortes pluies de la Montagne le faisaient élever au-dessus du niveau de la retenue, un vaste déversoir et plusieurs épanchoirs donnaient l'écoulement nécessaire à ses eaux et les rejetaient dans leur lit naturel. On se contentait alors de fermer les portes de l'écluse de défense pour empêcher les dépôts du torrent de se répandre dans la partie inférieure du Canal; mais, dans ces cas trop fréquents, la partie comprise entre l'écluse supérieure et l'écluse de défense se trouvait bientôt encombrée, la navigation était souvent arrêtée pendant plusieurs jours, et ce n'était que par le travail d'un recreusement à la fois difficile et dispendieux que l'on parvenait à rétablir son cours. De nombreux accidents avaient fait sentir la nécessité de porter remède à ce grave inconvénient; mais on avait reculé longtemps devant une dépense

qui ne pouvait être que très-considérable. Ce ne fut qu'en 1827, que l'Administration se décida à faire construire l'aqueduc qui existe aujourd'hui, et qui fut terminé en 1828. L'Ognon n'entre plus dans le Canal, et dans tous les temps le commerce jouit maintenant en ce point des avantages d'une navigation non interrompue.

L'écluse et l'aqueduc de l'Ognon, la belle végétation dont ils sont entourés, les accidents du terrain, la vue des villages d'*Homps*, d'*Azille*, de *Pepieux*, d'*Olonzac* et beaucoup d'autres qui enrichissent les environs, forment un des plus beaux tableaux que l'on puisse rencontrer.

Après l'écluse de l'Ognon, on trouve celle de *Pechlaurier* et ensuite celle d'*Argens*.

A cette dernière écluse on entre dans la *grande retenue*, où, sur une étendue de 54,000 mètres, ou 14 lieues environ, le Canal coule sur un même niveau, à 24 mètres au-dessus du niveau de la mer, et suspendu sur le revers des coteaux qui forment les dernières arêtes du prolongement des *Cevennes*.

Cette partie du Canal est une des belles conceptions due au génie de Riquet, au milieu de toutes les difficultés qu'il avait à résoudre.

Il ne se laissa intimider ni par celle du terrain, ni par les inconvénients de sa formation géologique, qui exposait au danger de nombreuses filtrations; tous les obstacles furent surmontés avec une grande habileté, et la montagne du Malpas, que nous trouverons plus loin, une fois percée, le Canal ar-

riva sans interruption jusqu'aux écluses de Fonserannes près de Béziers.

Une partie seulement de cette belle retenue appartient à la division du Somail, l'autre appartient à celle de Béziers.

Après l'écluse d'Argens on rencontre plusieurs ponts et plusieurs aqueducs. Celui de Repudre, qui est le premier ouvrage de ce genre, a été construit par Riquet, qu'on doit regarder comme l'inventeur des grands aqueducs construits sous les canaux de navigation. Sa situation au-dessus du profond ravin entouré d'une riche végétation, ajoute encore à la beauté de son ensemble. Le torrent de Repudre est souvent dangereux et s'élève à une très-grande hauteur.

Près de là, se voit l'épanchoir à syphon de Ventenac ; ce système ingénieux, dont on doit l'invention à Garipuy fils, et qui prévient de lui-même, et sans secours étranger, le danger d'une trop grande élévation dans le niveau des eaux, est une de ces innovations simples, mais importantes, qui méritent d'être remarquées. Après avoir passé le déversoir de Ventenac, on arrive au Somail.

Le Somail doit son existence au Canal. Ce petit port paraît destiné à devenir un des points les plus actifs du commerce de ces contrées. Les nombreux magasins qui déjà ont été construits par les négociants français et étrangers pour déposer les riches produits des vignes du Bas-Languedoc, attestent son utilité, et quoiqu'il ait été récemment aug-

menté, il ne suffit déjà plus au mouvement des barques qui y viennent prendre leur chargement ; de nouvelles maisons s'élèvent, et tout semble annoncer une plus grande extension. L'Administration a au Somail un bureau de recette ; les barques de poste s'y arrêtent pendant quelques instants et y prennent ou débarquent les voyageurs de Narbonne. Le Somail est le point central où les différents services se croisent et s'entendent.

Si un voyageur désire parcourir le Canal de jonction et la robine de Narbonne, visiter cette ville et pousser jusqu'au port de la Nouvelle, c'est au Somail qu'il doit quitter la barque de poste de Toulouse et prendre celle de Narbonne. Il arrivera de bonne heure dans cette ville, où il trouvera les moyens nécessaires pour se rendre au port de la Nouvelle. Les mêmes moyens le ramèneront de la Nouvelle à Narbonne, d'où la barque de poste le reconduira jusqu'au Somail ; il y trouvera à la même heure la barque de poste de Toulouse, sur laquelle il continuera sa route.

En revenant de Narbonne, s'il veut visiter le Canal de dérivation de la Cesse, il pourra quitter la barque, et après avoir remonté jusqu'à la prise d'eau, il arrivera encore à temps au Somail pour partir avec la barque de poste qui se rend à Béziers. A peu de distance du Somail, à l'embouchure du Canal de dérivation qui conduit les eaux de la Cesse dans le Canal principal, on passe sur le bel aqueduc qui a été jeté sur le lit naturel de cette rivière. *Le pont aqueduc de Cesse*, cons-

truit par Vauban et Niquet, est un des ouvrages les plus remarquables de ceux que l'on rencontre sur le Canal. Sa longueur, non compris les épaulements, est de 64 mètres; sa hauteur est de 20 mètres, sa largeur de 3 arches, dont la plus considérable a 19 mètres d'ouverture.

La rivière de *Cesse*, qui, dans les crues d'eau, devient un torrent redoutable, passe, au moyen de ce bel aqueduc, et sans le moindre inconvénient, sous le Canal.

C'est au-dessus du village de *Mirepeisset* qu'une belle chaussée avec un déversoir arrête la rivière de *Cesse* et lui enlève la quantité d'eau nécessaire pour alimenter le Canal. Ce courant y est introduit par un Canal de dérivation, qui fournit journellement une masse d'eau de 60,000 mètres cubes, et qui peut être portée à 125,000. C'est la plus riche source parmi celles qui alimentent le Canal.

On se rend à cette prise d'eau, en suivant la rigole de dérivation, à l'ombre des plus beaux arbres; cette petite excursion offre tout l'attrait d'une charmante promenade.

A peu de distance de l'aqueduc de *Cesse*, on remonte la demi-écluse qui forme l'entrée du Canal de jonction, et de l'embranchement de *Narbonne*. C'est le point où le voyageur quitte le Canal principal, lorsqu'il veut voir cet embranchement et se rendre à *Narbonne* et au port de la *Nouvelle*. Nous le suivrons dans ce Voyage. Nous parcourrons avec lui, d'abord le Canal de jonction,

puis la robine de Narbonne qui comprend la division du même nom, et nous reviendrons ensuite à l'entrée du Canal de jonction pour y reprendre le Canal principal et visiter la seconde partie de la division du Somail.

Canal de Jonction.

Dans la notice du chapitre II, nous avons déjà fait connaître l'objet du Canal de jonction. Nous allons entrer dans plus de détails sur les motifs qui déterminèrent sa construction.

Le cours de la rivière d'Aude indiquait par sa pente naturelle la route que l'on devait suivre en partant du point culminant de Naurouse pour arriver à la Méditerranée. La première pensée de Riquet avait été de s'en servir pour faire le tracé de son Canal. Mais en étudiant avec plus d'attention les conditions particulières de cette rivière, alternativement faible ruisseau et torrent impétueux, il aperçut bientôt les inconvénients et même les impossibilités qui devaient résulter du système variable de son cours. L'Aude, prenant sa source dans les Pyrénées, et se trouvant soumise par conséquent aux effets des variations subites de l'atmosphère, ne pouvait être maintenue que par des travaux immenses dans un état de navigation assuré, et encore ces travaux n'auraient jamais été à l'abri de ces grandes crues d'eau auxquelles rien ne résiste et dont on est à chaque instant menacé.

De sages observations portèrent Riquet à aban-

donner le projet de canaliser l'Aude, et ce fut alors qu'il s'attacha à l'idée de conduire le Canal sur les hauteurs qui dominent la rive gauche de cette rivière. Cependant par ce second projet il ne renonçait pas entièrement à se servir de l'Aude, pour alimenter le Canal et communiquer avec la mer. Il traversait cette rivière dans sa partie basse, et dirigeait le Canal par Narbonne vers le port de la Nouvelle. Enfin d'autres raisons le firent encore changer d'avis, et en 1670 il se décida définitivement à suivre la route que parcourt aujourd'hui le Canal, et à le conduire par Béziers à l'étang de Thau, et de là à la mer par le port de Cette.

Ce changement rendit en quelque sorte le Canal principal étranger aux relations que le commerce intérieur de la province de Narbonne entretenait avec le port de la Nouvelle.

Mais les premières idées de Riquet avaient éveillé l'attention de l'Administration de la Province sur les avantages que cette partie du Languedoc pouvait retirer d'une ligne de circulation qui l'eût fait participer aux bienfaits que la navigation du Canal promettait au Midi de la France.

Pendant que Riquet poursuivait ses travaux de l'autre côté de l'Aude, on s'occupait à Narbonne de restaurer et d'améliorer la robine de Narbonne. Vers 1685, on construisit l'écluse de tête de Moussoulens, et trois autres écluses jusques à Narbonne, destinées à ralentir sa vitesse et à augmenter la profondeur de ses eaux. On pensait à lier la navigation de ce canal avec celle du Canal princi-

pal. Mais les divers projets qui furent mis en avant rencontrèrent de nombreuses difficultés dans la lutte des intérêts particuliers ; et ce ne fut qu'en 1775 que ces difficultés furent entièrement levées par une convention qui fut signée entre les Etats de Languedoc et les principaux propriétaires du Canal, qui eut pour but la construction du Canal de jonction et celle du réservoir de Lampy, destiné à remplacer dans le Canal du Midi les eaux qu'il fournirait au nouveau Canal.

Le Canal de jonction a été exécuté aux frais des Etats avec le plus grand luxe. C'est un vrai modèle pour tous les ouvrages de ce genre. Nous allons le parcourir en détail.

Après être entré dans ce canal par l'écluse de tête dite de *Cesse*, on arrive successivement aux écluses de *Truillas*, d'*Empare*, d'*Argelliers*, de *Saint-Cyr* et de *Sallèles*.

Sallèles est un joli village, riche et commerçant, où réside l'Ingénieur chargé de la division du Sommail. De *Sallèles* à l'écluse de *Gaillousty*, le Canal suit son cours en ligne droite au milieu d'une superbe avenue d'arbres ; c'est une des portions les plus remarquables du Canal, et par un beau jour elle offre un coup d'œil magnifique.

L'écluse de *Gaillousty* précède la courbe du même nom, par laquelle le Canal de jonction débouche dans l'Aude. Entre cette courbe et l'écluse, les États avaient fait construire un très-beau bâtiment renfermant un épanchoir à quinze vannes, destiné à la fois à entretenir dans la courbe, à l'em-

bouchure dans l'Aude, un courant qui empêchât les eaux troubles d'y déposer leurs limons, et à transmettre ces eaux à l'étang de Capestang pour en opérer le desséchement par l'atterrissement effectué par ces limons. Malheureusement pour le canal et pour l'étang, ces travaux n'étaient pas terminés lorsque la révolution supprima les Etats. Ils sont restés imparfaits, et de plus ils n'ont pas été entretenus. Espérons que la vente récente que le Gouvernement a faite de cet étang, amènera un système qui assurera au Canal de jonction la jouissance des moyens que les Etats avaient créés pour empêcher la navigation d'être interrompue à chaque crue de l'Aude.

Division de Narbonne.

En sortant de la courbe de Gaillousty, on traverse l'Aude dont les eaux sont relevées par un barrage, et l'on arrive à l'écluse de Moussoulens qui forme la tête ou l'entrée de la dérivation de cette rivière qu'on appelle Canal de la Robine, lequel canal, comme nous l'avons dit, comprend la division de Narbonne, et a une longueur de 31,570 mètres.

Pendant que les barques traversent la rivière pour se rendre du Gaillousty à Moussoulens ou en revenir, les chevaux et les postillons la passent sur un bac retenu par une traille tendue d'un bord à l'autre.

Cette dérivation peut fournir en temps ordinaire 600,000 mètres cubes d'eau dans les vingt-quatre heures pour le service du Canal.

La traversée de l'Aude n'est pas sans inconvénient. Pendant les fortes crues, la rivière s'élève jusques à six mètres au dessus de son niveau ordinaire. Ses eaux couvrent la plaine de la rive gauche, et remontent dans le Canal de jonction jusques à l'écluse de Sallèles. Alors toute navigation devient impossible, et la communication entre ce canal et la robine est interrompue. Ces interruptions se répètent plusieurs fois dans l'année, et leur durée totale est d'environ quinze jours.

Les portes d'amont ou de tête de l'écluse de Moussoulens sont destinées à empêcher les grandes crues de l'Aude de pénétrer dans la robine, et de dégrader le Canal. Mais pendant les crues on laisse ouverts les quatre empellemens de cette porte, afin de maintenir dans le Canal un courant qui empêche les eaux troubles d'y déposer des limons, et pour transmettre ces eaux troubles à la plaine de Narbonne dont elles entretiennent la fertilité.

La robine faisait autrefois de nombreux circuits qui rendaient sa navigation longue et incommode. Les Etats entreprirent d'en raccourcir le lit par des redressements que le Gouvernement a continués pendant la révolution. Telle qu'elle est aujourd'hui, la robine forme un beau canal, riche de toute sorte de production. La culture de la vigne a pris dans les coteaux environnans un accroissement immense.

L'aspect de ce beau pays, et les plantations qui bordent le Canal, forment un ensemble dont on ne peut qu'être vivement frappé. La ville de Narbonne, que l'on aperçoit dans le lointain avec sa haute cathédrale, complète la richesse de ce tableau.

De Moussoulens à Narbonne on trouve l'écluse de Raouel et celle du Gua à laquelle est accolé un beau moulin. La ville de Narbonne, après avoir joué un rôle important comme colonie romaine, est aujourd'hui bien déchue de son ancienne splendeur : l'intérieur en est sale et mal bâti ; sa population ne s'élève pas à plus de 10,000 âmes. Elle est cependant le centre d'un commerce alimenté par les riches récoltes des vins et des grains du Bas-Languedoc ; celui des distilleries y a pris une extension extraordinaire. Ce commerce tend à remplacer celui des grains qui a été longtemps le plus important objet des expéditions de ses environs. Narbonne renferme plusieurs maisons de négociants dont la fortune est considérable. D'après les anciennes traditions, il paraît que la ville était autrefois entourée par des lacs qui communiquaient avec la mer et qui faisaient de Narbonne un des ports les plus fréquentés de la Méditerranée. Les atterrissements successifs produits par les inondations de l'Aude ont forcé la mer à reculer ses limites, et Narbonne ne communique plus avec elle que par la robine et le port de la Nouvelle.

On trouve encore à Narbonne et dans ses environs beaucoup de restes d'antiquités. Plusieurs fragments curieux ont été réunis par un amateur

instruit, qui en a fait l'objet d'une exposition pleine d'intérêt. L'enceinte de la ville actuelle a été élevée par François I.^{er}, et l'on voit incrustés dans ses remparts un grand nombre de débris qui ont été retirés de différentes fouilles, et qui sont pour la plupart relatifs au culte et aux usages des Romains; tous attestent le grand rôle que Narbonne a joué depuis la conquête des Gaules. Le séjour de cette ville peut offrir aux antiquaires de nombreux sujets d'études et d'observations; nous nous bornons à les indiquer aux voyageurs qui peuvent attacher quelque prix aux recherches de ce genre, et nous les engagerons alors à y consacrer quelques moments de plus : en notre qualité de guide sur le Canal du Midi, nous ne nous y arrêterons pas plus longtemps, et nous continuerons notre route en ne nous occupant que de ce qui peut fixer l'attention des voyageurs sous le rapport des localités et de la navigation.

La cathédrale de Narbonne domine toute la ville, et est un des plus anciens et des plus beaux monuments du moyen âge : ses vitraux sont admirables; mais elle n'est pas entièrement terminée, et probablement elle ne le sera jamais. Du haut de ses tours, la vue embrasse un horizon immense et qui est borné d'un côté par les Pyrénées, de l'autre par les Cévennes; l'œil peut suivre au loin toute la direction du Canal de la robine à travers l'étang de Sijeau jusqu'à la Nouvelle.

On trouve une autre écluse sur la robine, dans l'intérieur de Narbonne, avec un moulin et une

minoterie. En sortant de cette ville, ce Canal continue son cours jusques à l'écluse de Mandirac. Là finit le courant d'eau douce que la rivière d'Aude lui a fournie; plus loin, le Canal devenu stagnant, ne contient que l'eau salée de la mer qu'il reçoit par le port de la Nouvelle et les infiltrations du terrain.

De Narbonne jusqu'à Mandirac le Canal passe au milieu de terrains d'alluvion qui ont été successivement exhausés par les débordements de l'Aude, et qui sont aujourd'hui transformés en champs d'une grande fertilité.

Au delà de Mandirac, les terres deviennent plus basses et restent imprégnées des émanations salines qui résultent du long séjour des eaux de la mer. Pour être mises en valeur, elles doivent être dépouillées de ce caractère salin qui s'oppose à toute végétation. On y parvient par une succession de couches d'eau douce que l'on introduit sur ces terres dont elles entraînent le sel; elles ne laissent alors qu'une terre susceptible des plus beaux produits; plusieurs compagnies s'occupent de ces dessèchements, et leurs premiers succès sont très-encourageants.

Une chaîne de collines assez élevées, que l'on nomme *les montagnes de la Clape*, sépare sur la gauche la plaine de Narbonne du bord de la mer; ces montagnes, entièrement dépouillées aujourd'hui, étaient autrefois couvertes de superbes forêts; elles sont encore un lieu de rendez-vous pour les plaisirs de la chasse.

A mesure que l'on s'éloigne de Narbonne et qu'on s'approche des étangs, le pays s'aplatit et ne présente plus aucun intérêt, et on ne voit que des espaces inhabités et incultes : quelques travaux ont été commencés pour dessaler les terres, et quelques autres au contraire pour recueillir le sel par évaporation.

Après l'écluse de Mandirac, le Canal est contenu en deux entre deux fortes digues qui le garantissent des attaques de la haute mer et des vagues des étangs de Bages et de Gruissan.

La robine débouchait autrefois près le promontoire de Sainte-Lucie dans l'étang de Bages que les barques traversaient pour aboutir au port de la Nouvelle. On voit encore dans cet étang les restes d'un Canal bâti en pierre, que l'on attribue aux Romains, dont il porte le nom. Dans l'exécution des travaux entrepris par les Etats, cette embouchure a été abandonnée, et on a ouvert un nouveau Canal qui tourne la presqu'île de Sainte-Lucie, et arrive au port de la Nouvelle par un bel alignement qui a environ 4000 mètres de longueur.

Le port de la Nouvelle communique avec la mer par un chenal bordé de beaux quais et qui est navigable pour des navires de 200 tonneaux. Deux jetées le terminent à la mer ; l'entrée est défendue par un petit fort, et un phare sert à l'indiquer aux navigateurs. La plage est sablonneuse et plate, le port est sûr, mais l'entrée n'est pas très-facile ; c'est plutôt un port d'abri et de

cabotage qu'un port de grand commerce; cependant le mouvement, qui y était-presque nul il y a quelques années, commence à prendre un certain développement.

Lorsque Riquet, dans ses premiers projets, conduisait le Canal dans la robine et au port de la Nouvelle, il avait l'intention de le prolonger le long des côtes jusques au Port-Vendre. Vauban, avec la grande portée de vue qui le distinguait, avait voulu reprendre ce projet et ouvrir le long de la côte une prolongation du Canal qui vient de Narbonne à la Nouvelle; il aurait ainsi établi depuis le Port-Vendre et Perpignan jusqu'à Cette une communication intérieure, qui en temps de guerre, eût été d'un immense avantage; ce projet, comme tant d'autres, est resté sans exécution.

De la Nouvelle on revient par la même route au Canal principal, dans lequel on entre à la demi-écluse de Cesse.

2.^{me} PARTIE.

De l'entrée du Canal de jonction au port de Capestang.

Revenus au Canal principal, nous rappelons au voyageur qu'il est rentré dans la division du Somail, qui s'étend jusques au port de Capestang, et dans la grande retenue dont nous suivrons les nombreux contours, au-dessus de la plaine, où se trouve l'étang de Capestang.

Dans toute cette partie, la ligne du Canal est placée à une assez grande hauteur au-dessus du fond de cette plaine; il domine toute la contrée; la vue s'arrête dans le lointain sur la ville de Narbonne que l'on aperçoit encore à une assez grande distance, et sur la chaîne des Pyrénées où le mont *Canigou* se distingue par son élévation et par ses cimes couvertes de neiges éternelles.

Près d'*Argeliers*, le Canal est entièrement creusé dans le roc à une profondeur de plus de 6 mètres. On voit à gauche l'emplacement de ce qui était autrefois l'étang de Quarante, et qui est devenu aujourd'hui une plaine parfaitement cultivée et d'un très-grand produit.

On arrive enfin, après un long détour, près de la petite ville de Capestang, où finit la division de Somail et commence la division de Béziers.

Division de Béziers.

La division de Béziers commence auprès de la ville de Capestang. Sa longueur est de 25,548 mètres.

Cette petite ville, presque entourée de marais et dominant la plaine qui s'étend jusqu'aux Corbières, a dû être autrefois un poste militaire de quelque importance dans les temps de guerre civile et de religion; on le reconnaît aux murs d'enceinte qui existent encore aujourd'hui, et à quelques restes du moyen âge que l'on trouve dans l'ancien château. L'extérieur en est assez pittoresque.

Capestang n'est plus aujourd'hui qu'une petite ville très-pacifique, fort sale et fort mal bâtie, qu'habitent cependant quelques propriétaires aisés; la culture de la vigne tend à lui donner une nouvelle existence; le port qui se trouve sur le Canal est souvent encombré de barques qui y viennent prendre leurs chargements. L'affluence est assez grande pour avoir déterminé à lui donner plus d'extension.

L'étang de Capestang occupe le fond de la plaine à quelque distance de la ville, et les éma-

nations qu'il répand dans toute la contrée à l'époque des basses eaux, rend toute cette contrée malsaine et soumise au retour périodique des fièvres épidémiques. On a déjà beaucoup travaillé à reculer les bords de cet étang; mais il y a encore beaucoup à faire pour éloigner le fléau destructeur qui désole tous les environs.

Dans cette partie, le Canal continue à suivre le revers des collines qui bordent la plaine où se trouve l'étang; il arrive ainsi au coteau du Malpas qui présentait une barrière qu'il fallait ou franchir ou tourner en s'éloignant à une très-grande distance. Les ennemis de Riquet avaient éprouvé un moment de joie perfide en le voyant arrêté par un obstacle qu'ils ne croyaient pas qu'il pût jamais surmonter; ils avaient mis en action tous les ressorts de l'intrigue et de la jalousie, pour altérer dans l'esprit de Colbert la noble et généreuse confiance qu'il lui avait accordée. Déjà ils avaient obtenu l'ordre de faire suspendre ces travaux et la nomination d'une commission d'enquête pour juger une position que l'on représentait comme désastreuse. Riquet, instruit de toutes ces menées, mais sûr de son fait, ne témoigna aucune inquiétude: se contentant de redoubler d'efforts et d'activité, il parvint de l'autre côté du Malpas; et lorsque les ordres de suspendre les travaux arrivèrent jusqu'à lui, ces ordres le trouvèrent occupé à poursuivre le creusement du Canal sur la ligne qui devait le conduire et qui le conduisit en effet sur les hauteurs de Fonserannes près de Béziers.

Cette traversée du Malpas a été ouverte, sur une longueur de 85 mètres, par une voûte de neuf mètres de hauteur depuis le fond du Canal sur une largeur de sept mètres, avec une banquette de un mètre pour le halage des barques; cette voûte ayant été percée dans un tuf qui ne paraissait pas assez ferme, la plus grande partie a été depuis consolidée par une voûte en maçonnerie du plus bel effet.

A la sortie de la voûte du Malpas, l'aspect général des localités, la sévérité du tableau, les beautés imposantes de ce grand ouvrage, forment un contraste frappant avec la vue riante que présente la contrée des environs. La position élevée du Canal permet de découvrir à une très-grande distance toute la vallée de l'Orb. L'horizon est bornée par la montagne où il prend sa source. La ville de Béziers se dessine sur les hauteurs qu'elle occupe sur la rive opposée. Dans la plaine, tout est riche et brillant, et c'est au milieu des impressions variées qui résultent d'une opposition aussi saillante, que l'on arrive à l'écluse de *Fonserannes* où de nouvelles merveilles vous attendent.

Au haut de l'écluse de *Fonserannes*, on peut se reposer dans une auberge où les voyageurs viennent prendre la barque de poste et attendent le moment du départ: ils peuvent même s'y arrêter et y coucher; une voiture est prête à recevoir ceux qui arrivent de Toulouse et qui veulent se rendre à Béziers.

La barque de poste venant de Toulouse arrive tous les jours à *Fonserannes*, à onze heures du matin, et continue immédiatement sa marche vers Cette, où elle arrive vers six heures du soir ; celle venant de Cette arrive à Béziers vers midi et en repart à une heure pour Toulouse, où elle arrive le lendemain à six heures du soir.

Pour éviter le passage de l'écluse octuple de Fonserannes et la perte de temps qu'il exigerait, les voyageurs y changent de barque de poste.

Au point où nous sommes arrivés et où nous allons nous arrêter un instant, on est étonné de se trouver parvenu au bord d'une vallée profonde, et dominant à une hauteur de 25 mètres ou 75 pieds le cours de la rivière d'*Orb*.

Un tel escarpement semblait opposer une barrière insurmontable à l'idée de poursuivre dans cette direction la ligne de navigation qui avait été si heureusement conduite jusques à ce point. Ce fut cependant ce que Riquet entreprit sans hésiter, et ce qu'il exécuta avec un rare bonheur en faisant franchir cette hauteur au moyen de huit sas d'écluse superposés les uns au-dessus des autres, et que les barques montent ou descendent en une heure et un quart, soit pour arriver au haut de Fonserannes, soit pour atteindre le port vaste et commode qui suit l'écluse. Les barques traversent ce port pour arriver à l'écluse de *Notre-Dame* et entrer ensuite dans le lit de l'*Orb*.

Le port que l'on trouve au bas de Fonserannes

est bordé d'un large quai et de nombreux magasins.

Du pied de l'écluse de Fonserannes, les huit sas présentent dans tout leur développement une énorme masse de construction de plus de 312 mètres de longueur sur une hauteur perpendiculaire de 25 mètres. Rien n'est plus beau et plus imposant que l'ensemble qu'offre la suite de ces huit sas, lorsque toutes les vannes étant ouvertes à la fois, les eaux se précipitent en cascade et couvrent d'une nappe d'écume blanche toute la hauteur depuis Fonserannes jusques au port de Béziers.

Ce port, toujours occupé par une grande affluence de barques, est protégé contre les inondations de l'Orb par l'écluse de Notre-Dame ; dans les temps ordinaires, cette écluse sert à introduire les barques dans le lit de l'Orb dont elles suivent le cours jusques à la rive opposée, où elles trouvent *au Pont Rouge* l'autre entrée du Canal.

L'Orb, qui mérite alternativement le nom de rivière ou de torrent, a toujours été pour la navigation du Canal l'obstacle le plus difficile à franchir. Son lit n'était pas assez profond et son cours était trop rapide, pour qu'ils pussent servir à la navigation sans le barrage qui soutient ses eaux à une hauteur convenable. Dans les grandes crues, la masse de ces eaux devient quelquefois si effrayante, qu'il n'y a pas un instant à perdre pour leur donner un passage facile, si l'on ne veut exposer toute la vallée à une submersion complète.

Ce sont ces conditions absolues qui ont déterminé l'établissement des épanchoirs ou digues mobiles, dont la construction et le jeu sont un véritable sujet d'intérêt et de curiosité.

Ces épanchoirs, qui occupent une grande partie du lit de la rivière, maintiennent en tout temps ses eaux à une hauteur suffisante pour faire passer les barques, de l'écluse Notre-Dame à l'entrée de la continuation du Canal au Pont Rouge.

Lorsqu'un orage ou des pluies continues amènent de la montagne une crue d'eau trop considérable, un seul coup de maillet dégage à chaque épanchoir le poteau tournant qui soutient les madriers qui forment la digue : ces madriers sont livrés au cours de l'eau qui les entraîne ; mais une chaîne les retient, et le torrent passe sans éprouver de résistance. Quelque bien organisé que soit ce service, on a depuis longtemps désiré s'affranchir des difficultés et des retards qu'il présente encore, mais l'aqueduc qu'il faudrait construire pour faire passer le Canal au-dessus de la rivière, entraînerait de si fortes dépenses que jusqu'ici c'est une question que l'on a toujours craint d'aborder. En même temps son utilité est si complètement démontrée, qu'il est probable qu'on se décidera enfin à l'entreprendre, et alors la navigation du Canal n'aura plus aucun retard à craindre du passage de l'Orb. Vue des bords du Canal, la ville de *Béziers*, bâtie sur une colline qui domine la vallée de l'Orb, offre un aspect très-pittoresque ; le pays qui l'entoure semble justifier

le dicton populaire dans la contrée, qui prétend que « si Dieu venait habiter la terre, ce serait » Béziers qu'il choisirait pour résidence. » Quelqu'élevée que soit cette prétention, on conçoit qu'elle se soit présentée à une imagination du Midi, en contemplant la vue dont on jouit du haut de la tour de la cathédrale, et même de la terrasse ou promenade de la ville. La cathédrale est un beau monument du moyen âge, mais le centre de la ville offre le triste spectacle des rues les plus sales et les plus mal bâties. Dans le centre de la ville même se trouve la maison où est né Riquet, sur laquelle la Société Archéologique de cette ville a fait placer une inscription pour en perpétuer le souvenir.

Au dehors et autour de la ville, plusieurs constructions modernes se font remarquer. Une belle promenade doit être ornée de la statue de Riquet; cet hommage de sa ville natale, décorera la partie extérieure de la ville.

Béziers est une ville très-riche; sa population s'élève à plus de 15,000 âmes; c'est le centre le plus actif du commerce des vins et des blés du Midi de la France; il y existe plusieurs manufactures. Un franc-bord planté de beaux arbres protège les meilleures terres des environs de Béziers contre les crues de l'Orb; c'est par ce franc-bord que l'on communique de la ville avec le Pont Rouge où l'on retrouve le Canal.

Près du *Pont Rouge* est l'habitation de l'Ingénieur de la division de Béziers, dans une po-

sition charmante et entourée des plus beaux arbres.

Après avoir passé le Pont Rouge, le Canal suit son cours au milieu d'une plaine riche et bien cultivée ; on passe la demi-écluse des *Moulins neufs*, la demi-écluse de *Saint-Pierre* et ensuite l'écluse d'*Ariège*, et on arrive à celle de *Ville-neuve*, où se termine la division de Béziers et où commence la *division d'Agde*.

Division d'Agde.

Au-dessous de l'écluse de Villeneuve, on entre dans la division d'Agde, dont la longueur est de 27,880 mètres.

Après l'écluse de Portiragnes on arrive au *torrent du Libron*.

Ce torrent se trouvant au niveau même du fond du Canal, il était impossible de lui donner passage au moyen d'un aqueduc. Cependant des masses de gravier et de limon s'arrêtaient dans le lit du Canal chaque fois que les pluies venaient à le grossir; la navigation se trouvait ainsi suspendue pendant plusieurs jours. On a remédié à cet inconvénient au moyen d'une manœuvre très-simple, et qui consiste à introduire dans le Canal, aussitôt qu'une crue d'eau arrive de la montagne, un ponton qui remplit la cuvette du Canal d'un bord à l'autre, et occupe par sa longueur toute la largeur nécessaire au passage du torrent. Les extrémités du ponton se relèvent à une hauteur suffisante pour contenir la masse des eaux qui affluent de la montagne; le torrent passe, et lorsqu'il est écoulé, on retire le ponton et tout se

trouve rétabli dans l'ordre naturel et sans dépôt dans le Canal : cette manœuvre ne demande que vingt minutes et se renouvelle à chaque orage.

Après le passage du Libron, les terres s'abaissent et annoncent le voisinage de la mer ; la végétation se ressent de l'influence des brumes et des vents de mer. On arrive enfin près d'Agde, à l'Ecluse ronde, où se trouvent les bureaux de la recette du Canal.

Le Canal, au point où se trouve l'*Ecluse Ronde*, est encore éloigné d'un demi-quart de lieue de la ville d'Agde et de son port, avec lequel il était nécessaire de le faire communiquer. Du même point, le Canal devait encore se diriger vers la partie haute de l'Hérault, où les eaux sont soutenues par une digue à un niveau plus élevé, pour le service du Canal et celui des moulins de la ville. Trois différents niveaux se présentaient donc sur ce même point, et semblaient exiger deux sas d'écluse séparés. La difficulté fut résolue par la construction d'une seule écluse de forme ronde ou circulaire, et d'un diamètre assez considérable pour qu'une barque puisse y tourner dans tous les sens. Trois portes y furent adaptées : l'une à l'ouverture du Canal, du côté de Béziers ; l'autre dirigée vers Agde, s'ouvrant sur une portion du Canal qui conduit à l'*Hérault bas*, dans la ville même ; et la troisième sur celle qui conduit à l'*Hérault haut*, que les barques doivent ensuite remonter pour rentrer dans la continuation du Canal allant à l'étang de Thau.

La ville d'Agde n'offre rien de bien remarquable ; cependant si l'on monte sur le clocher de sa cathédrale, l'on jouira d'une vue très-étendue. Son port est assez animé, mais l'entrée n'en est ni sûre ni facile, quoique de très-beaux travaux aient prolongé très-avant dans la mer la passe qu'on y entretient au milieu des alluvions produites par les débordements de l'Hérault, et qui tous les ans reculent davantage les bords de la mer. La population d'Agde est de près de 8,000 âmes. Près de cette ville est la montagne volcanique de Saint-Loup, d'où l'on tire des morceaux de lave qui servent aux constructions : l'examen de ce sol volcanique peut être d'un très-grand intérêt pour les naturalistes. C'est sur la montagne de Saint-Loup que le Gouvernement vient de faire construire un fort, sur lequel est placé un nouveau phare à éclipses.

La traversée de l'Hérault, dont nous venons de parler, présente souvent des difficultés que l'on travaille à surmonter. Cette rivière, comme tous les torrents de cette partie du Midi de la France, est soumise à toutes les conditions irrégulières des variations de l'atmosphère. Tantôt faible et peu rapide, on est obligé, pour soutenir ses eaux à une certaine hauteur, de barrer leur cours par une chaussée qui les tient élevées ; tantôt ces mêmes eaux, gonflées par les pluies qui tombent dans la montagne, arrivent avec furie et suspendent la navigation.

Pour passer d'un bord à l'autre, il faut souvent beaucoup de temps et d'efforts, et les chevaux qui

sont destinés à tirer les barques, sont obligés de remonter jusqu'à la ville d'Agde pour passer le seul pont qui existe sur l'Hérault, et revenir par un très-grand détour sur la rive opposée, pour prendre les barques qui y ont été conduites. Ces retards et ces difficultés seront incessamment éloignés par l'établissement d'une traille et d'un bac à l'extrémité du Canal, qui transporteront de l'autre côté de l'Hérault les hommes et les chevaux. Cette traille servira en même temps à faciliter aux barques mêmes la manœuvre du passage de la rivière; ce ne sera donc que dans les très-grandes crues que ce passage pourra être momentanément interrompu et ce ne sera pas pour longtemps.

Après avoir traversé l'Hérault et être rentré dans le Canal, on arrive à la demi-écluse de *Prades*, qui n'est qu'une porte de défense pour empêcher les grandes crues de la rivière de pénétrer dans la partie inférieure du Canal. On trouve ensuite l'écluse du *Bagnas*, qui est la dernière du côté de l'étang de Thau, ou du versant oriental du Canal.

Près de cette écluse se trouvent les salines du même nom, où le sel s'obtient par évaporation. Les eaux de la mer s'étendent par l'étang de Thau jusques aux terres qui bordent le Canal, et toute cette partie est occupée par l'établissement des salines, qui sont exploitées avec un très-grand profit par une Compagnie qui a pris en fermage toutes celles du Midi.

De l'écluse du Bagnas il n'y a plus que 5728 mètres jusqu'aux *Onglous*, où est placé le port de l'embouchure ou de l'entrée du Canal dans l'*étang de Thau*. Cette entrée est marquée par deux belles jetées en grosses pierres de taille, dont l'une, celle du Sud, s'avance plus au large dans l'étang pour protéger les barques contre les vents de cette partie qui règnent le plus habituellement. Elle se termine par un fanal, qui sert à indiquer l'entrée du Canal, et dont la lumière dirige les barques pendant la nuit. Vers ce port, près de la jetée, est une maison occupée par un Garde-pilote, chargé de faciliter aux barques l'entrée du Canal; il est muni de tous les moyens nécessaires à leur sûreté dans le gros temps; les patrons trouvent chez lui un abri lorsqu'ils sont obligés de s'arrêter avant d'effectuer la traversée de l'étang.

Étang de Thau.

Le Canal du Midi proprement dit se termine à l'étang de Thau; mais sa navigation peut être considérée comme se prolongeant jusques au port de Cette.

L'étang de Thau est une petite mer intérieure qui n'est séparée de la Méditerranée que par une langue de dunes sablonneuses, qui s'étendent depuis le cap de Cette jusques aux environs d'Agde. Cet étang a environ quatre lieues de long sur deux lieues de large. C'est sur sa côte septentrionale que sont situées les petites villes de Marseil-

lan, Méze et Balaruc. Cette dernière est renommée par ses eaux minérales, les autres sont très-commerçantes. A l'extrémité de l'étang de Thau on suit les contours de la montagne isolée qui forme le cap de Cette, et sous laquelle la ville et le port se trouvent abrités; et l'on entre dans le Canal qui conduit au port.

Il y a très-peu d'années que les barques ne pouvaient traverser l'étang de Thau qu'à la voile, ou en se faisant remorquer par des embarcations mues à la rame. Aussi elles étaient souvent retenues pendant plusieurs jours à l'embouchure du Canal du Midi, sans pouvoir opérer la traversée. Plusieurs accidents graves avaient signalé la témérité des patrons qui, par le gros temps, s'étaient exposés à combattre les vents et les vagues.

L'établissement que la Compagnie du Canal du Midi a fait sur l'étang de bateaux à vapeur destinés à remorquer ces barques, a remédié à ces interruptions et à ces dangers. La traversée est devenue régulière, sûre, et beaucoup plus prompte, puisqu'elle s'opère en deux heures, tandis qu'autrefois elle en exigeait six. Cet établissement des bateaux à vapeur est l'un des plus importants services rendus à la navigation du Midi de la France.

Port de Cette.

Le port de Cette est le vrai terme de la navigation du Canal du Midi, considérée comme joignant les deux mers. C'était le point que Riquet

avait choisi pour communiquer avec la Méditerranée : ce port n'existait pas avant lui ; il conçut, le premier, l'idée de le créer, et l'entreprise lui fut adjugée avec celle du Canal.

Riquet fit construire les deux jetées qui ferment le port, telles qu'elles existent encore ; l'une, tenant à la montagne du côté du couchant, a plus de 600 mètres ; l'autre, du côté du nord, a plus de 400 mètres sur 6 mètres hors de l'eau, dans une profondeur de 10 mètres. Le canal qui joint ce port à l'étang de Thau, a une longueur de 1500 mètres sur 40 de largeur.

Rien ne prouve d'une manière plus frappante la sagesse des combinaisons de Riquet, et la force de ses prévisions, que l'état où se trouve aujourd'hui le port et la ville de Cette, comparé avec le souvenir de ce qu'ils étaient au moment où Riquet, entrevoyant ses heureuses destinées, fit adopter la pensée d'y construire un port.

Cette a aujourd'hui une population de 10,000 âmes ; son port est le seul qui offre aux navigateurs un abri assuré de ce côté du golfe de Lyon. C'est le siège d'un Tribunal de commerce ; il y a une École de navigation, et des chantiers de construction. Cette est le centre d'un commerce de vins du Languedoc, qui se répandent dans toute l'Europe ; et du commerce moins consciencieux des vins étrangers de toute espèce, que l'on y fabrique dans une très-grande abondance, et qui se consomment dans le pays, ou se transportent au dehors. Les quais sont bordés de vastes maga-

sins, et plusieurs nouvelles constructions annoncent un développement des richesses industrielles qui, de jour en jour, y prend une nouvelle extension.

Cette est donc dans un mouvement progressif qui semble l'appeler à devenir l'un des ports les plus actifs de la Méditerranée : malheureusement il est sujet aux ensablements. On a fait de grands travaux et on a sacrifié des sommes considérables pour le dégager des atterrissements qui l'encombrent, et pour le préserver de ceux dont il est menacé par les courants de la haute mer ; mais jusqu'ici ces sacrifices, loin de diminuer le mal, paraissent au contraire le rendre plus alarmant ; et l'état primitif, tel qu'il était résulté des ouvrages construits par Riquet, semble encore offrir les meilleures garanties de sa conservation.

C'est à Cette que se termine cette admirable création qui, sous le nom de *Canal du Midi*, rassemble dans un espace de soixante-six lieues, tout ce qui jusqu'à nos jours a été construit de plus beau, de plus hardi, de plus complet et de plus utile en fait de canalisation. C'est à Cette que l'on voit se réaliser cette grande pensée de Riquet, qui voulait joindre les deux mers par une route navigable qui affranchît la France des incertitudes, des retards et des dangers auxquels le commerce est exposé dans la navigation par le détroit de Gibraltar. Il reste encore à donner à cette grande pensée de l'auteur du Canal tout le développement dont elle est susceptible ; mais on ne l'obtiendra que lorsque la communication de Toulouse à

Bordeaux sera assurée par un canal latéral à la Garonne ; c'était encore un des projets de Riquet, et il l'eût exécuté si la mort ne l'eût enlevé trop tôt aux vastes combinaisons qu'il méditait, et qu'un Ministre tel que Colbert savait si bien apprécier et encourager.

Nous croyons avoir présenté au voyageur qui viendra parcourir le Canal du Midi, un tableau assez exact de ce qu'il est aujourd'hui, pour le mettre à même de se former une opinion sur l'importance du rôle qu'il est appelé à jouer par la suite dans cette longue chaîne de relations commerciales dont il est le premier et le principal agent.

Nous croyons aussi n'avoir rien négligé de ce qu'il était essentiel de lui faire connaître pour le mettre en état d'apprécier le degré de perfection auquel une administration sage et persévérante est parvenue à porter tous les détails de cet immense ouvrage.

Nous nous estimerons heureux si le tableau rapide que nous avons fait passer sous ses yeux a suffi pour le diriger, l'éclairer dans ses recherches, et lui fait partager le sentiment de gratitude dont nous sommes pénétrés toutes les fois que nous nous arrêtons sur l'admirable ensemble qui constitue l'œuvre la plus utile, et le plus beau monument dont la France puisse se vanter.

Nous ne nous dissimulons pas cependant que, forcé de nous resserrer dans le cadre étroit de la forme d'un itinéraire, nous avons dû omettre nom-

bre de détails qui auraient vivement intéressé ceux qui voudraient étudier le Canal dans un esprit d'examen plus spécial. Ne pouvant les satisfaire entièrement, nous leur indiquerons du moins les ouvrages où ils trouveront les notions les plus étendues et les plus exactes sur tout ce qui tient à la partie d'art et aux considérations économiques et administratives qu'ils peuvent désirer d'approfondir.

M. de Lalande a publié sur les canaux le travail le plus savant et le plus complet; le Général Andreossy a écrit sur le Canal du Midi tout ce que l'on avait droit d'attendre de ses vastes connaissances et d'une étude spéciale; enfin, l'Histoire du Canal du Midi par les descendants de Riquet offre des détails curieux et intéressants sur les premières circonstances qui ont précédé et préparé l'exécution de cette grande entreprise. Ensuite, pour tout ce qui tient au système pratique de l'administration intérieure, nous engageons les voyageurs à s'adresser avec confiance à tous les employés du Canal. Nous ne craignons pas de les assurer qu'ils les trouveront toujours prêts à répondre à toutes leurs questions, et empressés de leur fournir les lumières qu'ils ont droit d'attendre de leur obligeance et de leur habitude des affaires du Canal.

CHAPITRE V.

ITINÉRAIRE SUR LES CANAUX DES ÉTANGS ET DE BEAUCAIRE.

Ainsi que nous l'avons exposé dans la notice du chapitre 3, la pensée de Riquet ne se bornait pas à la création du Canal qui a joint l'Océan avec la Méditerranée; elle embrassait aussi le projet du prolongement de sa navigation le long des côtes de la Méditerranée jusques au Rhône, afin de mettre en communication les principales villes du Midi de la France. S'il n'eut pas le bonheur d'exécuter cette partie de ses vastes projets, du moins il en jeta les premières bases, dans l'espoir qu'il ne faudrait qu'attendre les circonstances favorables pour attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de compléter cette belle partie de la navigation, destinée à lier entr'eux tous les besoins de l'intérieur de la France.

Les prévisions de Riquet furent bientôt accomplies. L'affluence des marchandises transportées sur le Canal du Midi ne tarda pas à faire sentir aux Etats de Languedoc l'avantage de donner à ce Canal un nouveau débouché, en canalisant la suite des étangs qui bordent la Méditerranée, depuis le port de Cette jusques au Rhône; et ils entre-

présent les canaux des Etangs et de Beaucaire, qui ont été terminés de nos jours. Ainsi, grâce à ces nouveaux ouvrages, dignes, par leurs grandes dimensions, du Canal du Midi dont ils font le prolongement, une belle navigation intérieure unit aujourd'hui les contrées méridionales du Midi de la France.

Mais, ces communications établies, il fallait encore leur donner toute l'activité dont elles étaient susceptibles. C'est ce qu'a entrepris l'Administration éclairée qui dirige les intérêts du Canal du Midi, toujours fidèle à suivre l'indication et les traces des plans si habilement tracés par Riquet, en prolongeant, depuis Agde jusques à Beaucaire, le service de la barque de poste qui transporte les voyageurs, et offrant au commerce, pour le transport des marchandises, les avantages d'une navigation rapide et à jour fixe, sur toute la ligne de navigation, depuis Toulouse jusques à Beaucaire, par les canaux du Midi, des Etangs et de Beaucaire; franchissant ainsi les limites de ses propres attributions, pour aller chercher sur les bords du Rhône de nouvelles relations, mettre en mouvement ce qui était demeuré trop longtemps stationnaire, et rapprocher enfin des intérêts qui ne demandaient qu'à s'entendre pour donner les plus grands résultats.

Nous pouvons croire que des rapports si importants seront appréciés par les voyageurs éclairés qui viendront visiter le Canal du Midi, et nous devons penser qu'ils nous sauront quelque gré de

leur faire connaître cette nouvelle route ouverte à l'industrie française. Nous nous sommes donc décidés à conduire jusqu'à Beaucaire l'itinéraire que nous nous étions d'abord proposé de terminer à Cette : nous croyons ce supplément digne de l'attention des voyageurs, et nous allons continuer dans la même forme à diriger leur marche jusques à Beaucaire.

La seule inspection de la carte que nous joignons à l'itinéraire suffira pour faire comprendre à nos lecteurs la nature du terrain qu'ils vont avoir à parcourir, et la nature des travaux qui sont devenus nécessaires pour y établir une navigation régulière.

La vaste étendue de terrain qui s'étend depuis Cette jusqu'à Beaucaire ne présente qu'une surface plane, uniforme et sans mouvement, qui n'a exigé que des ouvrages simples et peu nombreux, pour maintenir le niveau des eaux, et assurer la conservation de ces ouvrages qu'il était facile de protéger.

La grande importance de la navigation des canaux des Etangs et de Beaucaire, unie à celle du Canal du Midi, a créé des rapports commerciaux qui tous les jours se développent davantage : les chances qu'ils présentent pour l'avenir compenseront le peu d'intérêt que l'on peut trouver à parcourir une contrée dénuée de beautés naturelles, et privée de ces belles constructions qui fixent si vivement l'attention sur le Canal du Midi.

En conduisant les voyageurs sur ce prolongement de la grande ligne de navigation intérieure du Midi de la France, ce n'est donc pas leur simple curiosité que nous avons cherché à satisfaire ; nous avons cru servir un plus puissant intérêt : nous avons voulu attirer l'attention sur le mouvement commercial qui se manifeste sur tous les points de la France, en faire apprécier les progrès, en faire partager les espérances, et faire connaître en même temps tout ce que ce brillant avenir devra un jour à la navigation établie sur les canaux du Midi, qui sont appelés à devenir le plus puissant auxiliaire de la prospérité du pays.

Canal des Etangs.

Le Canal des Etangs présente à son extrémité occidentale deux embranchements qui se réunissent au pont de Lapeyrade. L'un de ces embranchements aboutit directement dans l'étang de Thau. L'autre est tracé entre cet étang et la mer ; son objet est de dispenser de la traversée d'une partie de l'étang, les barques qui naviguent entre le pont de Lapeyrade et le port de Cette. Cette traversée n'est pratiquée que par les barques qui vont directement, et sans passer par Cette, du port de Lapeyrade aux Onglous, et réciproquement.

Au delà du pont de Lapeyrade, le Canal des Etangs est tracé à travers plusieurs parties basses et inondées par les eaux de la mer ; il est soutenu des deux côtés par une diguée de pierre. A droite, la vue s'étend au loin sur une chaîne de dunes sablonneuses et peu élevées qui protège le canal contre l'action de la mer. Cet aspect monotone est interrompu par celui de la petite ville de *Frontignan*, que l'on traverse, et dont le nom rappelle les vignobles dont la qualité a fait sa réputation.

Plus loin, on passe près du monticule sur lequel se voient encore les restes de l'ancienne église de *Maguelonne*. Maguelonne était autrefois une ville et le siège d'un évêché qui depuis a été transféré à Montpellier. On trouve encore dans les ruines de l'église quelques beaux détails de construction du moyen âge. Elle est aujourd'hui convertie en magasins à fourrage; mais les parties de cet ancien édifice encore conservées, et les débris des tombeaux de Pierre de Provence et de plusieurs Evêques, attestent encore son ancienne splendeur.

Après Maguelonne, le Canal des Etangs reçoit un embranchement qui conduit à Montpellier. C'est le Canal du Lez ou de Grave, formé par la petite rivière du Lez qui fut canalisée à l'époque de la construction du Canal du Midi. Le Canal de Grave remonte jusques au port Juvenal, à environ 1000 mètres de Montpellier. Les marchandises sont débarquées dans ce port, et transportées par terre dans la ville.

Le Canal de Grave, s'il était restauré, rapproché de Montpellier et garni d'ouvrages nécessaires pour la sûreté des barques pendant les fortes crues du Lez, serait de la plus grande utilité, en ce qu'il ferait communiquer cette ville, par une belle navigation, avec la plupart des villes du Midi de la France. Il appartient à la famille de Grave, dont les ancêtres en furent les auteurs. Un projet pour la restauration et le perfectionnement de ce canal, a été récemment dressé par M. Raynal fils,

actuellement Ingénieur sur le Canal du Midi , et qui , ayant été employé pendant plusieurs années dans le département de l'Hérault , a étudié les localités.

De l'embouchure du Canal de Grave dans celui des Etangs , on aperçoit la ville de Montpellier à peu de distance , et au pied des hauteurs qui dominant au nord toute la contrée , l'aqueduc qui alimente ses fontaines : les belles montagnes qui dominant la ville servent longtemps de point de vue et de dédommagement de l'uniformité des parties basses que le Canal des Etangs parcourt.

Après le Canal de Grave , on trouve le petit port de Carnon , où la Compagnie du Canal des Etangs a fait construire divers ouvrages pour embarquer et débarquer les marchandises transportées de Montpellier , par terre , jusques à ce port , qui est le point du Canal le plus rapproché de cette ville.

On entre ensuite dans la partie du Canal nouvellement ouverte latéralement à l'étang de Mauquo , et on arrive à un petit canal dit *le Canalet* , tiré de cet étang à celui du Repausset. C'est à ce canalet , placé sur la limite des départements de l'Hérault et du Gard , que finit le Canal des Etangs , et commence l'ancien Canal de la Radelle , qui aujourd'hui fait partie du Canal de Beaucaire.

Canal de Beaucaire.

On rencontre d'abord sur le Canal de la Radele, qu'on a élargi et approfondi, l'embouchure du Canal de Lunel, petite ville renommée par le commerce des vins qu'elle produit et des grains qu'on y apporte. Plus loin, le canal est traversé par le torrent du Vidourle, qui arrive souvent des montagnes avec une masse d'eau assez considérable pour interrompre la navigation, et dont les dépôts limoneux comblaient le canal. On a cherché à remédier à ces inconvénients en donnant au Vidourle comme au Libron un lit factice, destiné à contenir les eaux de ses crues. Des travaux très-hardis ont été exécutés sur ces points. L'expérience seule pourra apprendre s'ils répondent parfaitement à l'objet pour lequel on les a entrepris.

Après la traversée du Vidourle, on trouve l'embouchure du Vistre, autre torrent dont les eaux tombent dans le canal, mais sans aucun ouvrage d'art.

Les terres dont le Vidourle et le Vistre arrivent chargés ne sont pas toujours repoussées comme

inutiles et dangereuses. On leur doit au contraire la création de propriétés d'une grande valeur, et le sol qu'elles élèvent par leurs dépôts, est d'une fertilité admirable.

Ces atterrissements éloignent tous les ans de plus en plus les limites de la mer ; les terrains qu'ils ont successivement formés aux environs d'Aiguesmortes se couvrent rapidement d'une végétation des plus riches ; de nombreux troupeaux paissent dans ces nouvelles prairies, et une multitude de canaux facilite l'écoulement des eaux, ces canaux grands et petits, les ponts levis sur lesquels on les passe, les prairies ou les marais qu'ils partagent et qui s'étendent à des distances infinies, la ligne d'horizon qui n'est interrompue que par quelques clochers lointains, tout contribue à donner à ce pays un aspect particulier qui rappelle singulièrement le sol de la Hollande dont il subit toutes les conditions.

Aiguesmortes est une ville de deux à trois mille âmes, très-remarquable par son état de conservation, qui en fera longtemps encore une ville modèle du douzième siècle.

Son enceinte est régulière ; elle est carrée et flanquée de quinze tours. L'énorme tour dite *de Constance*, placée à l'angle occidental, domine ses remparts ; toutes ces constructions se trouvent encore aujourd'hui dans l'état le plus complet de conservation. Elles sont dégagées de toutes parts, rien n'en obstrue les approches, et on les découvre dans tout leur ensemble. La tour de *Constance*,

dont on attribue la fondation à Constance Chlore ; a 100 pieds de hauteur ; elle est surmontée d'un phare qui en a 35 ; le diamètre de sa plate-forme est de 90 pieds. Elle renferme d'immenses salles voûtées, qui, dans les temps de guerre, ont servi de prisons.

La vue que l'on découvre de la plate-forme de cette tour s'étend au loin sur les environs bas et marécageux qui entourent la ville ; on distingue d'un côté les salines de *Peccais*, la pleine mer et le *Grau du Roi* qui y conduit ; on plonge encore de cette terrasse sur tout l'intérieur de la ville, dont on distingue l'ensemble assez triste, quoique régulier. Le port d'Aiguemortes a été célèbre autrefois par l'embarquement de Saint Louis pour la Terre sainte ; aujourd'hui la ville se trouve éloignée de deux lieues de la mer. Cette ville fut encore témoin, en 1558, d'une entrevue qui eut lieu entre François I.^{er} et Charles-Quint.

Mais on chercherait vainement quelques traces de ces événements remarquables. Cependant des traditions populaires veulent encore attacher à la présence de quelques anneaux de fer que l'on voit scellés dans les murs des remparts, la preuve de l'existence du port d'où Saint Louis a dû s'embarquer ; mais la force même de ces anneaux prouve qu'ils n'ont pu servir qu'à retenir des embarcations ordinaires, qui probablement circulaient dans les fossés de la ville aujourd'hui comblés. La flotte royale ne pouvait être stationnée qu'au dehors de la passe qui

communiqué encore dans ce moment avec la mer.

Cette passe, que l'on nomme le *Grau du Roi*, se prolonge intérieurement par un canal dit la Robine d'Aiguesmortes, appartenant à l'Etat, jusque dans le bassin que l'on voit sous la tour de Constance, où s'arrêtent les barques qui alimentent aujourd'hui le commerce d'Aiguesmortes.

Cette faible ressource laisserait peu d'espoir pour l'avenir d'Aiguesmortes si d'autres canaux ne lui en offraient un plus certain. Mais sous les murs de cette ville se réunissent à la Robine, le Canal de la Radelle, la portion neuve du Canal de Beaucaire qui se dirige sur Saint-Gilles, et le Canal du Bourgidou qui conduit aux salines de Peccais et communique par le Canal de Silveréal avec le petit bras du Rhône. Ces deux derniers et anciens canaux sont compris dans la concession temporaire faite à la Compagnie du Canal de Beaucaire.

Tous ces canaux forment à Aiguesmortes un centre de communication qui ne serait pas sans importance, si les fièvres qui déciment annuellement les populations de ces contrées n'opposaient pas un obstacle insurmontable à toute tentative d'établissement considérable. Le temps seul pourra apprendre jusques à quel point il est permis d'espérer quelque amélioration dans l'état sanitaire des environs, et ce ne sera que lorsque la grande opération de défrichement et de dessèchement aura assaini les environs d'Aiguesmortes, que cette

ville et son port pourront prétendre à un état de prospérité plus marqué.

La Compagnie du Canal de Beaucaire a fait construire dans ce canal, auprès et au-devant d'Aiguesmortes, une écluse destinée à arrêter les eaux que la mer, lorsqu'elle est haute, introduit dans les branches de canaux qui se réunissent sous cette ville, et dont elle élève les niveaux. Elle pourra ainsi conserver la partie supérieure de son canal, qui s'étend vers Saint-Gilles, à un niveau bas, qui lui permettra de recevoir les eaux douces que la même Compagnie conduit sur ses terres salées pour les rendre à la culture, après que les eaux auront produit leur effet.

Après Aiguesmortes, les plaines de la rive droite du Canal de Beaucaire sont bordées de collines bien cultivées ou bien boisées, sur lesquelles on aperçoit plusieurs jolies habitations. La rive gauche ne présente que le triste aspect d'étangs à moitié desséchés, de terrains bas et marécageux sillonnés dans tous les sens par des canaux d'irrigation ou de dessèchement qui s'étendent jusqu'à l'embouchure du Rhône. L'avenir de ces contrées est surtout en espérance. Le succès des premières tentatives et l'étendue des travaux que l'on a entrepris peuvent faire entrevoir les plus heureux résultats; pour le moment on est encore attristé par la solitude de ces contrées, qui n'est interrompue que par le passage de nombreux troupeaux de chevaux sauvages qui y paissent en liberté, et qui n'en sortent que pour être employés à battre

les grains après les récoltes. De loin en loin on aperçoit cependant quelques habitations isolées ; elles servent de refuge aux cultivateurs. Peu distrait par ces objets qui vous environnent , on arrive enfin à *Saint-Gilles* , petite ville assez peuplée , où les produits des vignobles d'alentour se réunissent , pour être embarqués sur le Canal. *Saint-Gilles* n'est remarquable que par le portail d'une ancienne Eglise, construite dans le neuvième siècle ; ce portail , au derrière duquel on a élevé postérieurement une église plus petite que la première , offre un échantillon curieux du goût de ce temps , dont la bizarrerie ne se soumettait à aucune règle , et se livrait à tous les caprices de l'imagination. Des pleins-cintres , des pilastres , des colonnes de différents ordres et de différentes grandeurs , des chapiteaux , des frises , des bas-reliefs de toutes les formes et de tous les temps se mêlent aux figures d'animaux les plus étranges , et font de ce portail peu connu , un monument bien digne de fixer un instant l'attention des voyageurs.

Au fond et en dehors de l'église actuelle on voit encore les fondations du sanctuaire de l'église primitive , qui se montrent à la surface du sol ; et sur un des côtés de ces fondations s'élève une tour en ruine , qui renferme l'escalier porté par une voûte en spirale , célèbre sous le nom de *Vie Saint-Gilles*.

De *Saint-Gilles* à *Beucaire* , le pays , plus riche et mieux cultivé , n'en est pas moins uniforme et peu pittoresque ; trois belles écluses servent à sou-

tenir le niveau des eaux; les francs-bords du Canal sont plantés en mûriers, dont les feuilles trouvent dans ces contrées un débit assuré, et sont l'objet d'une très-bonne spéculation.

Enfin, près de Beaucaire, les collines qui bornent à gauche le bassin où coule le Canal, se rapprochent de plus en plus et se terminent par une masse de rochers sur laquelle on voit les débris d'un château qui, autrefois, défendait les approches de la ville. Dans le lointain, on aperçoit le château de Tarascon. Celui-ci est bien conservé; les souvenirs du Roi René qui l'habitait autrefois, ses formes féodales et les belles couleurs de ses murailles lui donnent un caractère tout particulier, qui contribue beaucoup à animer le riche tableau que présente la vallée du Rhône.

Avant d'arriver à Beaucaire, le Canal passe sous un beau pont, construit avec le plus grand luxe; après ce pont on entre dans le port de Beaucaire, et l'on débarque sur le large quai qui le borde dans toute sa longueur. Ces quais sont eux-mêmes bordés par de vastes magasins et par des maisons récemment construites, qui attestent les rapides progrès du mouvement commercial dont Beaucaire est devenu le centre.

A l'extrémité du port, sur le bord du Rhône, une belle masse de construction sert à établir la communication du Canal avec le fleuve au moyen d'une écluse et d'une porte de défense qui s'oppose à l'invasion des eaux du fleuve dans le temps des grandes crues; cette dernière partie des ouvrages

dépendants du Canal de Beaucaire, a été construite avec le plus grand soin et dans les plus belles proportions.

Le port de Beaucaire, par son étendue, paraît; au premier aspect, peu en rapport avec les besoins habituels de la navigation ordinaire; mais il est une époque de l'année où il est à peine suffisant pour contenir la quantité de barques qui y affluent de toutes parts. Cette époque est celle de la foire annuelle, qui commence du 22 au 25 juillet, et qui dure jusqu'au 10 ou au 12 août. Dans ce court espace de temps il arrive à Beaucaire, de toutes les parties du continent, un surcroît de population de plus de 100 mille âmes.

La petite ville de Beaucaire devient alors le centre d'un mouvement prodigieux; elle ne peut recevoir qu'une faible partie de cette population nomade, qui n'a d'autre ressource, pour se mettre à couvert, que de se retirer sous les abris de tout genre qui couvrent pour ce moment une vaste prairie plantée de quelques arbres; mais sous ce beau climat, les tentes, les chariots, les voitures, quelques planches même, tout est bon pour loger cette population du moment; et au milieu de ce désordre, dans ce camp si varié, des affaires considérables se traitent, se décident, et des contrats se passent pour des millions de valeur. Il ne faut que quelques jours pour que cette foule se dissipe, et le calme de la solitude succède à la plus vive agitation. Sur la rive du Rhône le mouvement n'est pas moins vif, et ses bords sont égale-

ment couverts de barques ; c'est le beau moment pour les bateaux à vapeur, qui montent et descendent continuellement d'Arles à Lyon, et de Lyon à Arles. Marseille fournit aussi à la foire de Beaucaire d'immenses approvisionnements, et ses expéditions y arrivent par terre, par mer, par le Rhône et par le nouveau Canal de *Bouc*.

Un pont suspendu, en fil de fer, le plus beau certainement qui existe encore en France, établit une communication permanente entre les deux rives du Rhône, et entre les deux villes de Beaucaire et de Tarascon.

Parvenu au terme de la navigation sur les canaux du Midi, des Etangs et de Beaucaire, nous n'hésitons pas cependant à conseiller encore aux voyageurs une dernière excursion qui complètera la liste des objets intéressants qu'il devait être curieux de visiter en entreprenant ce voyage.

A quatre lieues de Beaucaire, en descendant le Rhône, se trouve la ville d'*Arles*.

On peut s'y rendre par terre ou par eau. Par terre, on passe sur le beau pont suspendu, et une route excellente y conduit en peu de temps.

Arles a été autrefois le siège d'une légion romaine, et l'un des points auxquels les conquérants des Gaules attachaient le plus d'importance pour la sûreté du pays et le maintien de leur autorité.

L'intérieur de la ville et les environs conservent encore de nobles traces de la puissance romaine ; les amateurs d'antiquité visiteront avec intérêt les

restes de monuments qui ne sont demeurés que trop longtemps inconnus ; le cirque d'Arles est un des plus vastes et des plus beaux parmi ceux qui nous sont conservés. La population d'Arles doit à ce long oubli d'avoir conservé aussi les traits caractéristiques de son origine romaine ; la beauté des femmes rappelle encore dans toute sa pureté, les belles formes que l'on admire en Italie. Il n'en faudrait pas davantage pour compenser le léger sacrifice que nous avons demandé aux voyageurs en leur conseillant d'aller visiter une ville renommée dans l'antiquité, mais peu connue aujourd'hui, parce qu'elle se trouve hors des grandes lignes de communication que l'on est habitué à parcourir, et dont on ne sait pas toujours se détourner à propos.

Sous les murs d'Arles, le Canal de Bouc vient se jeter dans le Rhône ; les premiers ouvrages qui défendent ce canal contre les crues du Rhône sont d'une beauté remarquable. Ce canal doit servir par la suite à établir une communication très-active, puisqu'elle affranchit le commerce de Marseille des dangers et des lenteurs auxquels la navigation par les bouches du Rhône et la haute mer n'est que trop souvent exposée.

Revenus à Beaucaire, nous nous y arrêterons encore un moment pour jeter un dernier coup d'œil sur les destinées futures de ce point important.

La position de Beaucaire est un de ces accidents heureux qui renferment toutes les conditions les plus favorables au mouvement industriel.

Depuis longtemps Beaucaire était devenu le rendez-vous naturel de toutes les marchandises qui des points les plus éloignés de la France venaient chercher un débouché à l'intérieur ou à l'extérieur.

Un lien commun manquait encore aux besoins que faisait naître la réunion de tant de moyens d'échange.

Ils ne trouvaient à Beaucaire que la route lente et dispendieuse du transport par terre pour atteindre le but de leurs expéditions. Et cependant l'affluence des marchandises qui y arrivaient de toutes parts indiquaient une nécessité impérieuse qui réclamait de nouveaux soins.

La ligne des canaux se présentait pour recevoir ces nombreuses expéditions ; mais rien n'y était organisé pour lutter avec avantage contre la voie de terre. La navigation accélérée, dont nous avons déjà parlé, pouvait seule obtenir ce succès.

L'Administration du Canal du Midi a senti toute la portée de sa haute mission. Par les plus sages combinaisons, elle s'est empressée d'ouvrir sur les canaux ce moyen de transport plus sûr, plus rapide et plus économique. Partageant avec les Compagnies des Canaux de Beaucaire et des Etangs les mêmes sentiments et la même ardeur pour tout ce qui tient au bien public, il lui a été facile de s'entendre avec elle pour établir de Toulouse à Beaucaire un service régulier qui vint présenter au commerce tous les avantages qu'il pouvait désirer. Ces avantages ont été promptement

ment appréciés, et à peine cette nouvelle route a-t-elle été ouverte que les spéculations s'en sont emparées, et les résultats des premiers essais ont déterminé une préférence décidée pour ce moyen de circulation. Les anciennes habitudes ont été abandonnées, l'empire de la routine a cédé à l'évidence du calcul, et la navigation accélérée a transporté tout ce qui jusqu'alors surchargeait nos routes de terre, à leur grave détri-
ment.

Maintenant une affluence prodigieuse de marchandises de tout genre encombre la place de Beaucaire et vient y chercher les barques accélérées. Le rendez-vous donné à Beaucaire y rend en quelque sorte permanent et habituel le mouvement qui ne s'y manifestait auparavant que pendant la courte durée de la foire : ce mouvement, excité par les facilités de tout genre que les Administrations des canaux se sont empressées de lui procurer, continue ses progrès, et tout semble appeler la ville de Beaucaire à rivaliser bientôt avec les places de commerce les plus animées, et à devenir le centre d'une immense circulation intérieure. Son importance ne peut qu'augmenter, et l'on doit, sans être accusé d'exagération ou de partialité, lui prédire les chances de l'avenir le plus brillant. Nous ne devons donc pas regretter d'avoir mis les voyageurs à même d'apprécier les avantages que la navigation des canaux présente dans ce moment au commerce ; nous leur avons fait sentir l'importance du rôle que le Canal du Midi est destiné

à jouer dans ce vaste système de circulation intérieure et de relations réciproques, qui était une des idées dominantes dont Riquet avait toujours été préoccupé. On peut actuellement juger jusques à quel point les dernières mesures prises par l'Administration ont répondu aux inspirations de l'auteur du Canal.

Riquet voulut joindre les deux mers ; il voulait encore établir une vaste ligne de communication dans l'intérieur du Midi de la France : la première partie de ce plan a été réalisée par le Canal qu'il a ouvert de Toulouse à Cette.

La seconde partie, qu'il n'avait qu'indiquée, a reçu son exécution par la construction des canaux des Etangs et de Beaucaire. Elle vient d'acquiescer une grande extension par l'établissement de la navigation accélérée, et d'une barque de poste de Toulouse à Beaucaire ; mais pour qu'elle devienne complète, il faut que cette circulation intérieure soit conduite depuis Toulouse jusqu'à Bordeaux avec les mêmes conditions d'exactitude et de rapidité, et c'est ce qui manque encore. De Toulouse à Bordeaux, la navigation sur la Garonne est lente, difficile et incertaine. La Garonne, soumise aux conditions variables des torrents, manque souvent d'eau, et devient impraticable dans les temps de grandes crues.

Depuis longtemps on cherche un remède à ces graves inconvénients ; mais les uns ne sont que des palliatifs peu sûrs, et les autres des entreprises trop considérables.

La canalisation du lit de la Garonne, ou un Canal latéral, tels sont les deux systèmes entre lesquels on cherche timidement encore à faire prévaloir les demi-mesures. On ne peut prévoir le parti qui sera définitivement pris ; mais il est à désirer que l'on ose s'élever à une certaine hauteur, pour juger cette question d'après l'immense action qu'elle peut et doit avoir sur la prospérité générale de la France.

Jusqu'à ce que ce grand problème soit résolu, il faudra se contenter des améliorations que l'active surveillance de l'Administration du Canal du Midi cherche à porter dans tout ce qui peut être utile au commerce : on a déjà beaucoup fait, mais il reste encore beaucoup à faire. La route du moins est tracée, et nous avons tout à espérer du zèle de ceux qui dirigent cette importante partie de l'Administration publique, et de l'étendue des lumières qu'elle renferme dans son sein.

TABLEAU DES LONGUEURS

DES DIVERSES PARTIES DES CANAUX DU MIDI, DES ÉTANGS
ET DE BEAUCAIRE.

Canal du Midi.

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<p>CANAL PRINCIPAL.</p> <p style="text-align: center;">— 0 —</p> <p><i>Rigoles nourricières.</i></p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p>Rigole de la Montagne.</p>	Mètres.	
De la prise d'Alzau jusques à l'épanchoir de Bernassonne ,	6,385.	Chaussée et batardeau à poutrelles d'Alzau. Pont des Cabanelles.
De l'épanchoir de Bernassonne à l'épanchoir de Lampy,	6,948.	Epanchoir, batardeau à poutrelles et maison de Bernassonne. Pont de Camigné. Pont de Galetis. Pont de Grimal.
De l'épanchoir de Lampy au déversoir du Conquet ,	5,213.	Pont, épanchoir et maison du vieux Lampy. Réservoir de Lampy. Pont de Bouissou. Pont de Planque-Baret.
Du déversoir du Conquet à l'entrée de la voûte des Cammazes ,	5,214.	Pont, épanchoir à poutrelles et maison du Conquet. Pont de Gabach. Pont de Tranière. Pont du Plo-de-la-Jasse. Pont d'Enbosc. Epanchoir d'Enbosc.
<i>A reporter. . . .</i>	23,760.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
	Mètres.	
<i>Report</i>	23,760.	
De l'entrée de la voûte des Cammazes à la chute du saut des Cammazes,	389.	Percée des Cammazes. Pont et barrage du saut des Cammazes.
Longueur totale de la Rigole de la Montagne.....	24,349.	
Ruisseau du Laudot.		
Depuis le saut des Cammazes, source du ruisseau, jusqu'à l'entrée du réservoir de Saint-Ferriol,	4,980.	
Traversée du réservoir de Saint-Ferriol,	1,600.	Piles et pont de l'entrée du Laudot dans le réservoir. Barrage et voûtes du réservoir. Rigole de ceinture du réservoir.
Du barrage du réservoir de Saint-Ferriol à l'entrée du Laudot dans la rigole de la Plaine ou à la demi-écluse des Thomasses,	7,200.	
Longueur totale du ruisseau du Laudot.....	13,780.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
Rigole de la Plaine.	Mètres.	
Du déversoir du Pont-Crouzet à l'épanchoir du Port-Louis,	2,745.	Chaussée, vannes de prise et pont du Pont-Crouzet. Pont de Lauzy. Batardeau de Lauzy. Pont d'Enfabre. Déversoir, épanchoir et Moulin du Roi. Barrage et prise d'eau de la ville de Revel. Port-Louis, et épanchoir de ce port.
De l'épanchoir du Port-Louis à la demi-écluse du Laudot ou des Thomasses,	9,225.	Pont de la grande route de Revel à Carcassonne. Pont du Riat. Pont de la Badorque. Pont de Picou. Pont de Borie-Basse. Pont de Thuriés. Déversoir, épanchoir, demi-écluse et pont du Laudot ou des Thomasses.
De la demi-écluse du Laudot ou des Thomasses, aux moulins de Naurouse,	30,122.	Pont des Thomasses. Pont de l'Embrousse. Aqueduc de l'Embrousse. Pont neuf du Ravan. Aqueduc du Ravan. Pont vieux du Ravan. Pont de Caillavel.
<i>A reporter.....</i>	42,092.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report</i>	Mètres. 42,092.	
		Pont de Saint-Félix. Pont aqueduc et déversoir de Saint-Félix. Aqueduc de la Martigne. Aqueduc de Peyrilié. Aqueduc de la Barraque. Aqueduc de la Pouzaque. Pont de la Pouzaque. Aqueduc de Borde-Basse. Pont de Borde-Basse. Aqueduc de Madane. Aqueduc des Rougés. Pont de la Bomba. Aqueduc de la Bomba. Aqueduc de las Boulbennes.
Suite de la rigole de la Plaine, depuis la demi-écluse du Laudot ou des Thomasses, jusques aux moulins de Naurouse,		Pont de Saint-Paulet. Aqueduc de Saint-Paulet. Aqueduc d'Ayribié. Pont de Mondinotte. Aqueduc de Mondinotte. Aqueduc de Graniés. Pont des Sabatiers. Aqueduc des Sabatiers. Aqueduc de Fondret. Aqueduc des Andivats. Pont des Hourrits. Aqueduc du Gravier. Aqueduc de la Ginelle. Pont de la Ginelle. Aqueduc d'Anguiales.
<i>A reporter</i>	42,092.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report.....</i>	Mètres. 42,092.	
Suite de la rigole de la Plaine, depuis la demi-écluse du Laudot ou des Thomasses, jusques aux moulins de Naurouse,		Pont de Monplaisir. Aqueduc de Monplaisir. Aqueduc d'Enrouch. Aqueduc des Carriés. Pont des Carriés. Aqueduc de Malbiac. Aqueduc de Ferrabou. Pont vert ou de Ferrabou. Aqueduc de Caldagués. Pont de Caldagués. Pont de Lamarque. Aqueduc de La Bastide. Pont de la ligne de Poste. Aqueduc de Naurouse. Epanchoir de la Martilière.
Des moulins de Naurouse au biez de partage,	418.	Moulins et ponts de Naurouse. Rigole de ceinture du bassin de Naurouse. Epanchoir du Fresquel. Ancienne écluse et cale de la Méditerranée.
Longueur totale de la Rigole de la Plaine.....	42,510.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Ligne navigable.</i>	Mètres.	
Division de Toulouse.		
De l'Embouchure du Canal dans la Garonne à l'écluse du Bearnais,	1,044.	Bassin octogone. Ecluse double de Garonne. Port et déversoir de l'Embouchure. Ponts Jumeaux.
De l'écluse du Bearnais à celle des Minimés,	952.	Ecluse simple du Bearnais.
De l'écluse des Minimés à celle de Matabiau,	1,260.	Ecluse double et moulin des Minimés. Bassin et pont des Minimés.
De l'écluse de Matabiau à celle de Bayard,	283.	Ecluse simple, pont et moulin de Matabiau.
De l'écluse de Bayard à celle de Castanet,	12,177.	Ecluse double et moulin de Bayard. Pont de Guillemery. Port Saint-Etienne. Pont de Montaudran. Port Saint-Sauveur. Chantiers de construction. Pont des Demoiselles. Aqueduc de Saint-Agne. Pont de Madron. Aqueduc de Madron.
<i>A reporter.....</i>	15,716.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report.....</i>	Mètres. 15,716.	
De l'écluse de Castanet à celle de Vic ,	1,705.	Ecluse double, pont et moulin de Castanet. Aqueduc de Castanet.
De l'écluse de Vic à celle de Montgiscard ,	7,496.	Ecluse simple et pont de Vic. Aqueduc de Ricumaury. Pont de Deyme. Aqueduc de la Joncasse. Pont de Donneville.
De l'écluse de Montgiscard à celle d'Aiguesvives ,	3,195.	Ecluse double et pont de Montgiscard. Aqueduc de Nostre-Seigne. Pont de Basiège.
De l'écluse d'Aiguesvives à celle du Sanglier ,	1,494.	Ecluse double, pont et moulin d'Aiguesvives. Aqueduc d'Aiguesvives. Port des Landes.
De l'écluse du Sanglier à celle de Négra ,	3,704.	Ecluse double et pont du Sanglier. Aqueduc de Sallefranque. Pont d'Enserny.
<i>A reporter.....</i>	33,310.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
	Mètres.	
<i>Report</i>	33,310.	
De l'écluse de Négra à celle de Laval,	4,210.	Ecluse simple, pont et auberge de Négra. Aqueduc de la Thesauque. Pont et banquette de Vieille-vigne.
De l'écluse de Laval à celle de Gardouch,	1,430.	Ecluse double et pont de Laval. Aqueduc du Gardigeol.
De l'écluse de Gardouch à celle de Renneville,	4,097.	Ecluse simple, pont, bureau et port de Gardouch. Aqueduc du Lhers. Port de Renneville.
De l'écluse de Renneville à celle d'Encassan,	2,846.	Ecluse simple et pont de Renneville.
Longueur totale de la division de Toulouse.	45,893.	
Division de Naurouse.		
De l'écluse d'Encassan à celle d'Emborrel,	1,560.	Ecluse double et pont d'Encassan.
De l'écluse d'Emborrel à celle de Montferrand,	4,157.	Ecluse simple et pont d'Emborrel. Aqueduc de Radel. Pont de Maraval.
<i>A reporter</i>	5,717.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report</i>	Mètres. 5,717.	
De l'écluse de Montferrand à celle du Médecin (biez de partage).	5,190.	Ecluse simple et pont de Montferrand. Cale de la Méditerranée. Aqueduc de Baragne. Pont de Ségala. Ecluse simple du Médecin.
Longueur totale de la division de Naurouse.....	10,907.	
Division de Castelnaudary.		
De l'écluse du Médecin à celle du Roc,	789.	Ecluse double du Roc.
De l'écluse du Roc à celle de Laurens,	1,271.	Ecluse triple et pont de Laurens.
De l'écluse de Laurens à celle de la Domergue,	1,138.	Ecluse simple de la Domergue.
De l'écluse de la Domergue à celle de la Planque,	1,233.	Ecluse simple, pont et moulin de la Planque.
De l'écluse de la Planque à celle de Saint-Roch,	4,678.	Aqueduc du Cassieu. Pont neuf, port, bureau, pont du port, bassin, épanchoir et chantier de construction de Castelnaudary. Pont, écluse quadruple, moulin, minoterie et auberge de Saint-Roch.
<i>A reporter</i>	9,109.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report.....</i>	Mètres. 9,109.	
De l'écluse de Saint-Roch à celle de Gay,	1,533.	Ecluse double et moulin de Gay.
De l'écluse de Gay à celle du Vivier,	1,653.	Epanchoir du Vivier. Ecluse triple, pont, moulin et minoterie du Vivier.
De l'écluse du Vivier à celle de Guillermin,	418.	Ecluse simple de Guillermin.
De l'écluse de Guillermin à celle de Saint-Sernin,	583.	Ecluse simple de Saint-Sernin.
De l'écluse de Saint-Sernin à celle de Guerre,	937.	Ecluse simple et pont de Guerre.
De l'écluse de Guerre à celle de la Peyruque,	1,094.	Ecluse simple et pont de la Peyruque.
De l'écluse de la Peyruque à celle de la Criminelle,	498.	Ecluse simple de la Criminelle.
De l'écluse de la Criminelle à celle de Treboul,	1,388.	Aqueduc de Treboul. Ecluse simple et pont de Treboul.
De l'écluse de Treboul à celle de Villepinte.	3,800.	Pont de Villepinte. Aqueduc de Mesuran. Ecluse simple de Villepinte.
<i>A reporter.....</i>	21,013.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report</i>	Mètres. 21,013.	
De l'écluse de Villepinte à celle de Sauzens.	1,685.	Ecluse simple et pont de Sauzens.
De l'écluse de Sauzens à celle de Bram.	1,219.	Ecluse simple de Bram.
De l'écluse de Bram à celle de Bétéille,	5,592.	Pont et bureau de Bram. Aqueduc de Rebenty. Pont du Diable. Ecluse simple et auberge de Bétéille.
De l'écluse de Bétéille à celle de Villeséque.	7,471.	Aqueduc de l'Espitalet. Pont de Villeséque. Aqueduc d'Elfaix. Epanchoir et écluse simple de Villeséque.
Longueur totale de la division de Castelnaudary.....	36,980.	
Division de Carcassonne.		
De l'écluse de Villeséque à celle de Lalande.	4,740.	Pont de Sauzens. Aqueduc de Sauzens. Pont de Rocles. Ecluse double de Lalande.
<i>A reporter</i>	4,740.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report.....</i>	Mètres. 4,740.	
De l'écluse de Lalande à celle d'Herminis,	270.	Ecluse simple et pont d'Herminis.
De l'écluse d'Herminis à celle de la Douce,	1,376.	Ecluse simple de la Douce.
De l'écluse de la Douce à celle de Carcassonne,	5,122.	Aqueduc de Saumes. Epanchoir de Foucaud. Aqueduc de Larnouse. Pont de Jena. Pont de la Paix. Port, bureau et écluse simple de Carcassonne.
De l'écluse de Carcassonne à celle de Saint-Jean,	2,864.	Pont de Marengo. Aqueduc Saint-Nazaire. Aqueduc de Saint-Jean. Ecluse simple et pont de Saint-Jean.
De l'écluse de Saint-Jean à celle de Fresquel double,	763.	Pont aqueduc de Fresquel. Ecluse double de Fresquel.
De l'écluse de Fresquel double à celle de Fresquel simple,	105.	Bassin et écluse simple de Fresquel.
De l'écluse de Fresquel simple à celle de l'Evêque,	3,763.	Rigole de Fresquel. Epanchoir de Fresquel. Pont de Conques. Pont de la Mejeanne. Aqueduc et déversoir de Trapel. Ecluse simple de l'Evêque.
<i>A reporter.....</i>	19,005.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report.....</i>	Mètres. 19,003.	
De l'écluse de l'Evêque à celle de Villedubert,	750.	Ecluse simple de Villedubert.
De l'écluse de Villedubert à celle de Trèbes,	4,641.	Aqueduc de Déjean. Pont de la Rode. Rigole d'Orviel. Pont aqueduc d'Orviel. Port, bureau et pont de Trèbes. Chantier de construction. Aqueduc de Saint-Félix. Ecluse triple et moulin de Trèbes.
De l'écluse de Trèbes à celle de Marseillette,	9,210.	Embarcadère des radeaux de la rivière d'Aude. Pont de Saint-Julia. Pont de Millepetit. Pont de Millegrand. Aqueduc de Millegrand. Aqueduc de Mercier. Epanchoir à siphon et pont de Marseillette. Ecluse simple de Marseillette.
De l'écluse de Marseillette à celle de Fonfile,	3,308.	Ecluse simple de Fonfile ou Ranchin.
<i>A reporter.....</i>	36,912.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report</i>	Mètres. 36,912.	
De l'écluse de Fonfile à celle de Saint-Martin ,	1,242.	Ecluse double et pont de Saint-Martin.
De l'écluse de Saint-Martin à celle de l'Aiguille ,	1,763.	Aqueduc de Saint-Martin. Ecluse double et pont de l'Aiguille.
De l'écluse de l'Aiguille à celle de Puichéric ,	3,039.	Aqueduc de l'Aiguille. Pont de Rieux. Ecluse double de Puichéric.
De l'écluse de Puichéric à celle de Jouarres ,	6,101.	Pont vieux de la Redorte. Aqueduc de Ribausel. Pont neuf de la Redorte. Epanchoir, déversoir et aqueduc d'Argendouble. Aqueduc de la Redorte. Port et auberge du même nom. Pont de la métairie de Bois. Ecluse simple de Jouarres.
Longueur totale de la division de Carcassonne.....	49,057.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
	Mètres.	
Division du Somail.		
De l'écluse de Jouarres à celle d'Homps,	3,688.	Aqueduc de Jouarres. Pont de Jouarres. Aqueduc de l'étang de Jouarres. Port et pont d'Homps. Ecluse simple d'Homps.
De l'écluse d'Homps à celle d'Ognon,	688.	Ecluse double d'Ognon.
De l'écluse d'Ognon à celle de Pechlaurier,	2,726.	Aqueduc d'Ognon. Epanchoirs et demi-écluse d'Ognon. Pont d'Ognon. Aqueduc de Bassanel. Aqueduc de Pechlaurier. Ecluse double de Pechlaurier.
De l'écluse de Pechlaurier à celle d'Argens,	2,485.	Aqueduc d'Argens. Pont d'Argens. Ecluse simple d'Argens.
De l'écluse d'Argens, où commence la grande retenue, au pont de Saisse, où finit la division du Somail,	35,665.	Pont de Roubia. Epanchoir de Roubia. Aqueduc de Roubia. Pont de Paraza.
<i>A reporter.....</i>	45,252.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report.....</i>	Mètres. 45,252.	
Suite de la grande retenue et de la division du Somail,		Aqueduc de Repudre.
		Aqueduc et batardeau de Saint-Paul.
		Pont de Ventenac.
		Aqueduc, épanchoir et siphon de Ventenac.
		Pont de Saint-Nazaire.
		Aqueduc d'Elfieux.
		Pont neuf du Somail.
		Pont vieux du Somail.
		Bureau, chapelle, auberge et port du Somail.
		Epanchoir des Patiasses.
		Rigole de la Cesse.
		Aqueduc et batardeau de la Cesse.
		Entrée du Canal de Jonction.
		Pont neuf de la Province ou d'Argelliers.
	Pont vieux et batardeau d'Argelliers.	
	Aqueduc de Frenicoupe.	
	Aqueduc de Seriège.	
	Pont de Seriège.	
	Pont et batardeau de Pigasse.	
	Aqueduc, épanchoir et déversoir de Quarante.	
	Aqueduc de Malviez.	
<i>A reporter.....</i>	45,252.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report</i>	Mètres. 45,252.	
Suite de la grande retenue et de la division du Somail,		Pont et batardeau de Malvièz. Grand déversoir de Lale. Aqueduc de Ronbiolas. Siphon de Lale. Aqueduc de Nostre-Seigne. Pont de Saisse ou de Capestang.
Longueur totale de la division du Somail.....	45,252.	
Division de Béziers.		
Suite de la grande retenue, Du pont de Saisse, où commence la division de Béziers, à l'écluse de Fonserannes,	18,204.	Port de Capestang. Aqueduc de Saisse. Batardeau et épanchoir de Piétat. Aqueduc de Saint-Pierre. Pont de Trezille. Aqueduc de Guerry. Aqueduc de Poilhes. Banquette, batardeau et pont de Poilhes. Aqueduc d'Eltou. Batardeau et pont de Regimont. Epanchoir du Malpas. Batardeau et percée du Malpas. Aqueduc de Colombiers. Pont et batardeau de Colombiers. Pont de la Gourgasse. Pont de Narbonne. Ecluse octuple, pont et auberge de Fonserannes.
<i>A reporter</i>	18,204.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report.....</i>	Mètres. 18,204.	
De l'écluse de Fonserannes à celle de Notre-Dame,	735.	Port, bureau et écluse simple de Notre-Dame.
De l'écluse de Notre-Dame à celle d'Ariège,	5,258.	Pont de Sérignan, entrée du Canal dans la rivière de l'Orb. Dignes, épanchoirs mobiles de la rivière de l'Orb. Tête d'entrée du Canal au pont Rouge. Pont sur cette tête. Pont et demi-écluse des Moulins-neufs. Port des Moulins-neufs. Pont et demi-écluse de Saint-Pierre. Pont de Capiscol. Aqueduc de Saint-Victor. Ecluse simple d'Ariège.
De l'écluse d'Ariège à celle de Villeneuve,	1,344.	Ecluse simple et pont de Villeneuve.
Longueur totale de la division de Béziers.....	25,541.	
Division d'Agde.		
De l'écluse de Villeneuve à celle de Portiragnes,	4,466.	Pont de Cers. Pont de Caylus. Ecluse simple et pont de Portiragnes.
<i>A reporter.....</i>	4,466.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report.....</i>	Mètres. 4,466.	
De l'écluse de Portiragnes à celle de l'Ecluse-ronde,	13,158.	Pont de Roucaute. Canalet de Roucaute. Pont et torrent du Libron. Pont vieux de Vias. Pont neuf de Vias. Pont à trois arches de Vias. Port, bureau, chapelle et pont d'Agde. Ecluse-Ronde et canalet bas d'Agde.
De l'Ecluse-ronde à celle du Bagnas,	4,447.	Canalet haut d'Agde. Traversée de l'Hérault. Pont, bureau et demi-écluse de Prades. Pont de Saint-Bauzile. Ecluse simple et déversoir du Bagnas.
De l'écluse du Bagnas au port des Onglous,	5,282.	Canalets des salines du Bagnas. Pont des Onglous. Port, logement et chantier de construction et fanal des Onglous. Embouchure du Canal dans l'étang de Thau.
Longueur totale de la division d'Agde.....	27,353.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<p align="center">CANAUX D'EMBRANCHEMENT.</p> <p align="center">» ◊ ◀</p> <p align="center">Canal de Saint-Pierre.</p> <p>De la prise d'eau dans la Garonne à l'Embouchure du Canal aux ponts Jumeaux,</p>	<p align="center">Mètres.</p> <p align="center">1,450.</p>	<p>Pont et écluse simple de Saint-Pierre.</p> <p>Aqueduc de dégrèvement de l'entrée du Canal.</p> <p>Quais de Saint-Pierre.</p> <p>Aqueduc des égouts de la ville.</p> <p>Ponts Jumeaux.</p>
<p align="center">Canal de Jonction.</p> <p>De l'entrée du Canal de jonction dans le Canal du Midi à l'écluse de Cesse,</p> <p>De l'écluse de Cesse à celle de Truilhas,</p> <p>De l'écluse de Truilhas à celle d'Empare,</p> <p>De l'écluse d'Empare à celle d'Argelliers,</p> <p>De l'écluse d'Argelliers à celle de Saint-Cyr,</p> <p>De l'écluse de Saint-Cyr à celle de Sallèles,</p> <p>De l'écluse de Sallèles à celle du Gaillousty,</p>	<p align="center">230.</p> <p align="center">630.</p> <p align="center">636.</p> <p align="center">628.</p> <p align="center">637.</p> <p align="center">698.</p> <p align="center">1,185.</p>	<p>Demi-écluse et pont de l'entrée.</p> <p>Ecluse de Cesse.</p> <p>Ecluse simple et pont de Truilhas.</p> <p>Ecluse simple d'Empare.</p> <p>Ecluse simple et pont d'Argelliers.</p> <p>Ecluse simple de Saint-Cyr.</p> <p>Port, écluse double, chantier de construction et pont de Sallèles.</p> <p>Ecluse simple, pont et épanchoir du Gaillousty.</p>
<p align="right"><i>A reporter.....</i></p>	<p align="center">4,644.</p>	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<i>Report</i>	Mètres. 4,644.	
De l'écluse du Gaillousty à l'embouchure du Canal dans l'Aude,	227.	Banquettes de la courbe du Gaillousty. Piles de l'embouchure dans l'Aude.
Longueur totale du Canal de jonction.....	4,871.	
Canal de la Robine de Narbonne.		
De l'entrée du Canal à l'écluse de Raonel,	4,327.	Pont et écluse simple de Mous-soulens. Pont vieux de Moussoulens. Ecluse simple, pont et canalet de ceinture de Raonel.
De l'écluse de Raonel à celle du Gua,	4,399.	Ecluse simple, pont et moulin du Gua,
De l'écluse du Gua à celle de Narbonne,	1,096.	Pont de Lescoute. Pont des Carmes. Quais, écluse simple et moulin de Narbonne.
De l'écluse de Narbonne à celle de Mandirac,	8,802.	Suité des quais de Narbonne. Pont des marchands. Pont de Sainte-Catherine. Epanchoir et écluse simple de Mandirac.
De l'écluse de Mandirac au chenal du port de la Nouvelle,	13,038.	Mur de défense du francbord de gauche. Pont sur l'embouchure du canal de la Robine dans le chenal de la Nouvelle.
Longueur totale de la Robine de Narbonne.	31,662.	

Canal des Etangs.

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
<p>CANAL PRINCIPAL.</p> <p style="text-align: center;">▶◀</p> <p>Depuis l'embouchure du Canal dans l'étang de Thau, jusques à sa jonction avec le canal de Beaucaire au canalet limite des départements de l'Hérault et du Gard,</p>	<p>Mètres.</p> <p>38,186.</p>	<p>Pont de Lapeyrade. Pont de Frontignan. Croisée du Lez. Port et canal de Carnon.</p>
<p>CANAUX D'EMBRANCHEMENT.</p> <p style="text-align: center;">▶◀</p> <p>Canal de Cette.</p> <p>Depuis son embouchure dans l'étang de Thau jusques au port de Cette,</p>	<p>1,527.</p>	<p>Piles de l'embouchure dans l'étang, Pont mobile du port de Cette.</p>
<p>Canal de Lapeyrade.</p> <p>Depuis sa jonction avec le canal de Cette jusques à sa jonction avec le canal des Etangs au port de Lapeyrade,</p>	<p>3,043.</p>	<p>Bassin et pont de Cette. Pont de Lapeyrade.</p>
<p>Longueur totale du canal des Etangs et de ses deux embranchements.</p>	<p>42,756.</p>	

Canal de Beaucaire.

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
CANAL PRINCIPAL.	Mètres.	
» « «		
Depuis le canalet, jonction du canal de Beaucaire avec celui des Etangs, jusques à Aiguesmortes, partie formant l'ancien canal de la Radelle,	8,900.	Canalet. Embouchure du canal de Lunel. Traversée du Vidourle. Embouchure du Vistre. Port et pont d'Aiguesmortes.
Depuis Aiguesmortes jusques à l'écluse de Broussan,	34,240.	Ecluse de garde. Pont de la tour d'Anglas. Pont de Galician. Pont de Franquevaux. Pont de Répiquet. Pont d'Espeyran. Pont et port de Saint-Gilles. Ecluse de Broussan.
De l'écluse de Broussan à celle de Nouriguiier,	8,670.	Pont d'Arles. Ecluse et pont de Nouriguiier.
De l'écluse de Nouriguiier à celle de Charanconne,	4,619.	Ecluse et pont de Charanconne.
De l'écluse de Charanconne à celle de prise d'eau du Rhône à Beaucaire,	2,871.	Pont de la porte Vieille. Port de Beaucaire. Pont amont le Port. Ecluse de prise d'eau.
Longueur totale du Canal de Beaucaire.....	59,500.	

INDICATIONS.	LONGUEURS.	OUVRAGES D'ART.
	Mètres.	
CANAU D'EMBRANCHEMENT. » «		
Canal du Bourgidou. Depuis l'écluse de garde près d'Aiguesmortes jusques à la Panne jonction du canal avec celui de Silveréal,	9,710.	
Canal de Silveréal. Depuis la Panne jusques à l'écluse de Silveréal formant la tête du canal dans le petit Rhône,	8,290.	Ecluse de Silveréal.
Canal de Peccais. Depuis la Panne à la Martellière de Saint-Jean,	3,200.	
Longueur totale des Canaux d'embranchement.....	21,200.	

RÉCAPITULATION.

Canal du Midi.

CANAL PRINCIPAL.

Rigoles nourricières.

	<small>mét.</small>		<small>mét.</small>
Rigole de la Montagne.....	24,349.	}	66,859.
Rigole de la Plaine.....	42,510.		
Ruisseau du Laudot servant de rigole sur une longueur de.....	13,780.		
Longueur totale des rigoles nourricières.....			80,639.

Ligne navigable.

Division de Toulouse.....	45,893.	}	240,983.
Naurouse.....	10,907.		
Castelnaudary.....	36,980.		
Carcassonne.....	49,057.		
Somail.....	45,252.		
Béziers.....	25,541.		
Agde.....	27,353.		

CANAUX D'EMBRANCHEMENT.

Lignes navigables.

Canal de Saint-Pierre.....	1,450.	}	37,983.
Canal de Jonction.....	4,871.		
Robine de Narbonne.....	31,662.		
Longueur totale des lignes navigables du Canal du Midi.			278,966.

Canal des Etangs.

Lignes navigables.

Canal principal.....		38,188.
Canaux d'embranchement. {	de Cette..... 1,527.	4,570.
	de Lapeyrade..... 3,043.	
Total.....		42,756.

Canal de Beaucaire.

Lignes navigables.

Canal principal.....		59,500.
Canaux d'embranchement. {	du Bourgidou..... 9,710.	21,200.
	de Silveréal..... 8,290.	
	de Peccais..... 3,200.	
Total.....		80,500.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

INDICATIONS.	LIGNES NAVIGABLES.		
	PRINCIPALES.	D'EMBRANCHE- MENTS.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Canal du Midi.....	240,983.	37,983.	278,966.
Canal des Etangs.....	38,186.	4,570.	42,756.
Canal de Beaucaire.....	59,300.	21,200.	80,500.
TOTAUX.....	338,469.	63,753.	402,222.

NOTA. Lorsque les barques font tout le trajet entre Toulouse et Beaucaire, et qu'au lieu de traverser directement l'étang de Thau, entre le port des Onglous et le pont de Lapeyrade, elles passent par Cette en suivant les canaux de Cette et de Lapeyrade, il faut ajouter 2,500 mètres au nombre de 388,469 mètres : ce qui porte la longueur totale parcourue par ces barques à 340,969 mètres. Ajoutant encore à cette longueur la traversée de l'étang de Thau dont la moyenne est comptée pour 20,000 mètres, il en résulte que le trajet entre Toulouse et Beaucaire dépasse 360,000 mètres ou 90 lieues de poste. C'est à peu près celui que font la barque de poste et les bateaux accélérés.

TABLE.

	Page.
AVANT-PROPOS.....	v
CHAPITRE I. ^{er} Introduction.....	9
CHAPITRE II. Notice générale sur le Canal du Midi.	25
Tableau des Employés de l'administration locale du Canal du Midi et de ses embran- chements.....	38
CHAPITRE III. Notice générale sur les Canaux des Etangs et de Beaucaire.....	39
Tableau des Employés des Etangs et de Beau- caire.....	46
CHAPITRE IV. Itinéraire du Canal du Midi.....	47
Division de Toulouse.....	51
Division de Naurouse.....	56
1. ^{re} partie. Ligne navigable.....	56
2. ^e partie. Rigoles et réservoirs.....	58
Division de Castelnaudary.....	81
Division de Carcassonne.....	84
Division du Somail.....	92
1. ^{re} partie. De l'Ecluse de Jouarres à l'en- trée du Canal de jonction.....	92
Canal de jonction.....	98
Division de Narbonne.....	101
2. ^e partie. De l'entrée du Canal de jonc- tion au port de Capestang.....	107