

Histoire autour du Seuil de Naurouze



OUVRAGE D' ALIMENTATION DU CANAL

Il reçoit par la Rigole les eaux de la Montagne Noire.

Il permet de mesurer les volumes introduits dans le bief de partage des eaux.

30 millions de mètres cubes transitent chaque année pour les besoins de la navigation, de l'irrigation, des "pertes naturelles" (infiltrations vers les nappes phréatiques, évaporation, végétation...)

Cet ouvrage est construit sur l'ancienne écluse de la Méditerranée dont on aperçoit encore les formes et qui avait été construite par Riquet.

AP
CM

LE PARTAGE DES EAUX

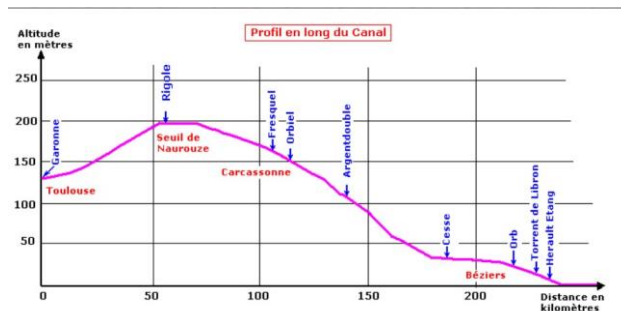
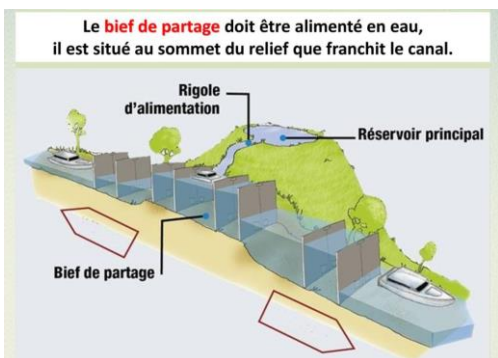
Le bief de partage des eaux est le plus haut du Canal du Midi: altitude 189,43 m à son niveau normal c'est à dire au niveau 0, lu sur l'échelle coté placée derrière vous, près de l'arrivée de l'eau, ainsi que sur les entrées de chaque écluse.

Un BIEF est une portion de canal situé entre deux écluses; ici entre l'écluse de l'Océan (ex.écluse de Montferland), située à 0,5 Km et l'écluse de la Méditerranée (ex.écluse du Médecin), située à 4,5 Km.

L'eau arrive donc depuis l'ouvrage d'alimentation dans ce bief, long de 5 Km. Elle est ensuite "distribuée" par les agents du Canal du Midi, selon les besoins de la navigation et de l'irrigation sur le versant atlantique par l'écluse de l'Océan et sur le versant méditerranéen par l'écluse de la Méditerranée.

Le profil en long du Canal du Midi (croquis ci contre), situe les divers points d'alimentation en eau sur toute la ligne navigable de Naurouze jusqu'à l'Etang de Thau.

Le canal se prolonge:
 - à l'Ouest par le "Canal latéral à la Garonne" alimenté par la Garonne depuis Toulouse. Il permet de rejoindre la Garonne, à Castets en Dorthe, et d'atteindre Bordeaux et ensuite l'Atlantique.
 - à l'Est, après la traversée de l'Etang de Thau, par le "Canal du Rhône à Sète", il donne accès au Rhône pour atteindre Lyon et ensuite tout le réseau des voies navigables du Centre et de l'Est de la France, ainsi que le réseau international.





LE BASSIN

"Ce bassin a 200 toises de long sur 150 de large, revêtu de pierre de taille, il est sans contredit le plus beau du monde, il a en tout temps 7 pieds d'eau que la Rigole lui fournit." Nolin 1697. (200 toises = 400 m - 150 toises = 300 m - 7 pieds = 3 m)

Creusé et construit de 1669 à 1673, c'était en effet, à l'origine, un vaste plan d'eau autour duquel était envisagée la construction d'une ville "avec des pavillons sur le modèle, à peu près, de la Place Royale de Paris (...), une Paroisse (...), un arsenal ou Magasin pour les bateaux..." 1672

RIQUET avait même projeté de placer au milieu du bassin "l'effigie du Roi dans un char tiré par des chevaux marins".

Prévu comme bassin de régulation, il avait l'inconvénient de se combler trop vite d'alluvions et fut abandonné avant 1750.

Aujourd'hui, la rigole maintenue sur sa périphérie nous permet de mesurer son ampleur et de lire sa forme octogonale.

Cartouche de la bordure de la carte de Nolin (1697) (C. M. Adf). Les fontaines pierre sans maxillaires.



L'EPANCHOIR DE NAUROUZE

Cette construction, contemporaine du canal, permet d'évacuer vers le Fresquel le trop-plein du Bassin de Naouroze.

Les vannes servent à moduler la quantité d'eau rejetée; elles sont aussi utilisées pour la vidange du bassin.

Aujourd'hui, les siphons, sur la rive gauche de l'épanchoir, régulent automatiquement le niveau du bassin à une hauteur déterminée.



LA RIGOLE DU CANAL DU MIDI

Rivière artificielle, créée vers 1665 par Riquet. Plusieurs projets de canal, depuis l'Antiquité, avaient été abandonnés faute d'avoir trouvé le moyen d'alimenter en eau le canal.

Riquet imagine de capter les eaux de la Montagne Noire, dernier contrefort du Massif Central, où il pleut deux fois plus que dans la plaine, et où passe la ligne de partage des eaux entre l'Atlantique et la Méditerranée.

Là à environ 650 mètres d'altitude, il prélève une partie du débit de deux ruisseaux méditerranéens: l'ALZAU et le LAMPY. Par une "rigole" artificielle, il oriente ces eaux vers le SOR, ruisseau atlantique, qui les amène progressivement vers la plaine de REVEL, (à 190 mètres d'altitude).

Pour régulariser le débit en toute saison, Riquet crée trois réservoirs: un au LAMPY, un à NAUROUZE, mais surtout sur un affluent du SOR: le LAUDOT: l'immense réservoir à SAINT-FERREOL (67 ha) grâce à un barrage de 780 m de long et de 35 m de haut, le plus grand du monde à l'époque.

La liaison SOR-LAUDOT fut achevée par VAUBAN, grâce à un tunnel de 122 m de long (la percée des Cammazes).

Beaucoup plus tard, (1957), un barrage fut réalisé sur le SOR, aux CAMMAZES.

Riquet, il y a plus de 300 ans, n'avait pu prévoir l'agriculture mécanisée intensive, mais il faut admirer son intuition et son intelligence car il sut tracer ce réseau, sans carte géographique précise, à l'aide d'un simple niveau.

Riquet sut capter ainsi les ressources en eau nécessaires et suffisantes, sans assécher les rivières et en créant des réserves disponibles pour d'autres usages: irrigation des champs voisins, eau potable.

Mais de nos jours, les besoins de la navigation sur le canal entrent en concurrence avec le développement agricole, surtout en période estivale.

CARTE D'ALIMENTATION EN EAU DU CANAL DU MIDI



L'OBELISQUE

Erigé en 1827, il s'élève à 20 mètres de haut.

Le Piedestal est orné d'inscriptions et de bas-reliefs allégoriques.

Côté Nord : les armes et le médaillon de P.P.RIQUET, soutenus par MINERVE, déesse de la sagesse, et par MERCURE, dieu du commerce.

Côté Sud : une nymphe, symbolisant la MONTAGNE NOIRE, verse l'eau d'une urne, alimentant la RIGOLE DE LA PLAINE. Cette eau se divise ensuite en deux courants, symbolisant le PARTAGE DES EAUX du canal.

NEPTUNE veille sur le versant océanique.

VENUS sur le versant méditerranéen.



LES PIERRES DE NAUROUZE

L'OBELISQUE: un monument construit en 1827, sur les pierres de Naurouze, en hommage à P.P.RIQUET, concepteur du Canal du Midi (1680).

Sur les "pierres de NAUROUZE": rochers de poudingue de l'ère tertiaire, dégagés de leur gangue sédimentaire à l'ère quaternaire, par l'action des vents et de la pluie (origine probable: "peiras enaurosas": les pierres exposées à tous les vents, en Occitan).

Les troubadours les avaient chantées au Moyen-Age et d'après la légende, lorsqu'elles se toucheront, la fin du monde sera proche.



CANAL DU MIDI

MONUMENT DU GENIE CIVIL INTERNATIONAL

INTERNATIONAL HISTORIC CIVIL ENGINEERING LANDMARK



Au 17ème siècle, ce canal à bief de partage et le barrage Saint-Ferréol d'alimentation en eau pour assurer son fonctionnement, ont été conçus par Pierre Paul Riquet et construits sous sa direction afin de relier l'Océan Atlantique à la Méditerranée.

In the 17th century, this summit canal, and the St. Ferréol Reservoir which supplies water to operate it, were conceived by Pierre Paul Riquet and constructed under his direction to link the Atlantic Ocean and the Mediterranean Sea.

DISTINGUÉ PAR

HONOURED BY

AMERICAN SOCIETY OF CIVIL ENGINEERS
ET LA SOCIÉTÉ DES INGENIEURS ET SCIENTIFIQUES DE FRANCE



MONTFERRAND SITE DE PEYRECLOUQUE

Monuments et
nécropole chrétienne
Fin III^e - VIII^e siècle



MONTFERRAND



LE PHARE AÉRONAUTIQUE

Construit en 1927 par la Compagnie Aéropostale, ce phare est l'un des premiers sur la «ligne» qui amènera les avions de nuit de Toulouse à Dakar, puis quelques années plus tard, l'Amérique du Sud et Santiago du Chili.

En 1920, après un vol de démonstration l'année précédente, Pierre-Georges Latécoère, industriel toulousain, met en place quotidiennement un vol qui relie Toulouse à Casablanca en 13 h, ce qui accélère considérablement l'acheminement du courrier postal et plus tard les voyages d'affaires.

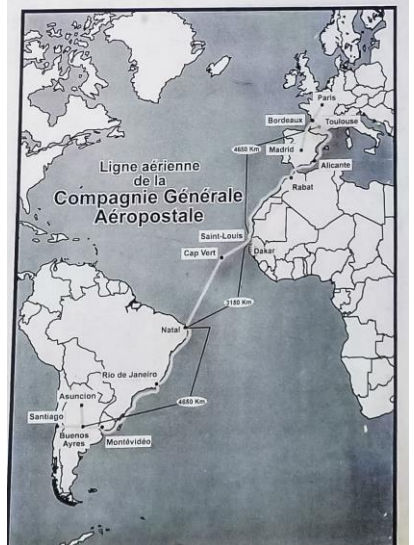
En 1927, est créée la Compagnie Générale Aéropostale, et la «ligne» atteint Saint-Louis du Sénégal. Des pilotes célèbres tels Saint-Exupéry, Mermoz, Guillaumet,... suivront chaque jour le Canal du Midi en direction de Narbonne, pour ensuite longer la côte méditerranéenne vers Perpignan, l'Espagne et l'Afrique.

Le 12 mai 1930, Mermoz traverse en «Laté 28» (avion monomoteur) l'Atlantique Sud et deux ans plus tard, la «ligne» devient continue, sans trajet maritime intermédiaire.

Pour gagner des heures précieuses sur la durée du trajet total, tout en préservant la sécurité des pilotes, la Compagnie Aéropostale implante, dès 1927, une ligne de phares pour guider les avions de nuit. Ces phares sont construits à Bazège, Montferrand (ce sont les deux seuls visibles à ce jour), Castelnaudary (en réalité situé sur la commune de Mas-Saintes-Puelles), Alzonne, Barbraira, Lézignan, Sallèles et Fleury.

Equipés de tubes électriques au néon, rouge orangé pour mieux percer la brume, leur éclat était interrompu régulièrement pour émettre une lettre en morse. Montferrand émettait la lettre R (brève-longue-brève). Ainsi, le pilote savait non seulement qu'il suivait la bonne direction, mais aussi à quel endroit il se trouvait. A Montferrand, le phare était mis en fonctionnement par le garde-champêtre peu de temps avant le passage de l'avion. L'ordre en était donné quelques heures plus tôt par télégramme envoyé par l'aérodrome de Perpignan chargé de s'occuper de toute la ligne des phares jusqu'en Espagne.

Haut de 11 mètres, ce phare, témoin d'une phase importante de l'histoire de l'aviation, les premiers vols postaux de nuit, a été restauré en 1998 par la Commune de Montferrand à l'instigation de l'Association Patrimoine et Culture.



AVIGNONET-LAURAGAIS

