

# Canal latéral à la Garonne

Canal latéral à la Garonne

Le canal de Garonne à Agen



## Géographie

<b>Pays</b>	<span><span><span></span></span><span> </span></span> France
<b>Début</b>	<a href="#">Castets-en-Dorthe</a> <span><span></span></span> <span><span><span>44° 33′ 50″ N</span>, <span>0° 09′ 23″ O</span></span></span>
<b>Fin</b>	<a href="#">Toulouse</a> <span><span></span></span> <span><span><span>43° 36′ 41″ N</span>, <span>1° 25′ 06″ E</span></span></span>

## Caractéristiques

<b>Longueur</b>	193 km
<b>Altitudes</b>	Début : 4 m Fin : 132 m Maximale : 132 m Minimale : 4 m
<b>Dénivelé</b>	-128 m

## Infrastructures

<b><u>Ponts-canaux</u></b>	7
<b><u>Écluses</u></b>	53

## Histoire

<b>Année début travaux</b>	1838
<b>Année d'ouverture</b>	1856

[modifier](#)

Le **canal de Garonne**<sup>1</sup>, également nommé **canal latéral**, a pour nom officiel **canal latéral à la Garonne**<sup>2</sup>. C'est un **canal français** de petit gabarit datant du XIX<sup>e</sup> siècle qui relie [Toulouse](#) à [Castets-en-Dorthe](#) ([Gironde](#)) près de [Bordeaux](#). Il est l'indispensable prolongement du [canal du Midi](#) qui relie [Toulouse](#) à la [Méditerranée](#). L'ensemble forme le **canal des deux mers** entre la mer Méditerranée et l'[océan Atlantique](#).

# Géographie

## Description

Le canal latéral à la Garonne traverse d'est en ouest une partie du sud-ouest de la [France](#)<sup>3</sup>. Long de 193 km, il est relié en amont au [canal du Midi](#) à Toulouse, longe dans un premier temps la rive droite de la [Garonne](#) qu'il franchit à [Agen](#) par le [pont-canal d'Agen](#), puis longe la rive gauche et débouche dans la Garonne à [Castets-en-Dorthe \(Gironde\)](#), à 54 km au sud-est de Bordeaux, endroit où le [fleuve](#) est navigable.

Le canal latéral à la Garonne possède aussi des liaisons avec :

- le [Tarn](#), par le [canal de Montech](#), long de 11 km et comportant 10 écluses,
- la [Baïse](#),
- le [Lot](#), par l'intermédiaire de la descente en Baïse de [Buzet](#) et un parcours de 4 km en Garonne.

Le canal est alimenté en eau par deux prises d'eau dans la Garonne :

- le [canal de Brienne](#) à Toulouse,
- la rigole de Laboulbène, à Agen (souterraine).

Exceptées les cinq écluses de [Montech](#) doublées par la pente d'eau de même nom (1974), toutes les écluses ont une longueur de 40,5 m pour une largeur de 6 m. Les écluses de Montech ont gardé l'ancien gabarit de 30 m.

Quatre-vingt-trois ponts franchissent le canal. Ils furent tous reconstruits en 1933 pour les adapter à la circulation moderne.

## Le canal en chiffres

Informations techniques

<b>Largeur</b>	18 m au miroir
<b>Longueur totale</b>	193 km + 10,5 km (embranchement de Montauban)
<b>Nombre d'écluses</b>	53 + 11 (embranchement de Montauban)
<b>Différence de niveaux</b>	128 m
<b><u>Mouillage</u></b>	2,20 m
<b><u>Tirant d'eau</u></b>	1,80 m
<b><u>Hauteur libre sous ouvrages</u></b>	3,60 m

## Histoire

Bien que son inauguration date de 1856, le projet de canal latéral à la Garonne était dans les esprits depuis l'[Antiquité](#) afin d'assurer la liaison entre la mer [Méditerranée](#) et l'océan [Atlantique](#).

### Étude du projet et genèse du canal du Midi

Avant que le canal dit « des deux mers » ne soit construit, la liaison entre « les deux mers » nécessitait de naviguer le long des côtes espagnoles, en passant par le [détroit de Gibraltar](#). Ce périple, long de plus de trois mille kilomètres, obligeait les navigateurs à braver les tempêtes et les attaques [barbaresques](#).

[Néron](#) et [Auguste](#) dans l'Antiquité, puis [Charlemagne](#), [François I<sup>er</sup>](#), [Charles IX](#) et [Henri IV](#) ont tous eu l'ambition de construire un canal permettant d'éviter ce long détour. Chacun d'eux a demandé d'en faire l'étude et de nombreux projets ont vu le jour, mais aucun n'assurait la faisabilité de cette jonction. La grande difficulté réside dans l'alimentation en eau du canal qui doit recevoir une quantité d'eau suffisante en son point le plus haut, c'est-à-dire au niveau de la ligne de partage des eaux entre Atlantique et Méditerranée, pour assurer une navigation constante.

Entre 1614 et 1662, sous l'impulsion de [Louis XIII](#) et [Louis XIV](#), cinq projets voient le jour mais aucun ne résout le problème d'approvisionnement en eau du canal. C'est en 1662, que [Pierre-Paul Riquet](#), en s'inspirant de la théorie d'[Adam de Craponne](#) mise en pratique au début du même siècle par [Hugues Cosnier](#) pour le « canal de Loyre en Seyne » (ou « [canal de Briare](#) »), cherche à amener l'eau à l'endroit culminant de ce qui sera le canal du Midi (entre Toulouse et Sète), en un point de partage, au [seuil de Naurouze](#), afin qu'elle s'écoule de part et d'autre, vers la Méditerranée et vers l'Atlantique. Sa connaissance de la [Montagne Noire](#) et de ses cours d'eau l'amène à imaginer un système d'alimentation basé sur le détournement de l'eau par le captage de plusieurs ruisseaux et rivières.

## Réalisation du canal

Lorsque [Pierre-Paul Riquet](#) acheva en 1681 le canal Royal du Languedoc (nom, à l'époque, du [canal du Midi](#)) entre [Sète](#) et [Toulouse](#), il avait l'idée de continuer le canal en direction de l'Atlantique : le futur canal latéral à la Garonne. Le projet fut rapidement abandonné, faute de moyens. Pendant encore près de deux siècles, on se contentera de la Garonne, malgré ses caprices.

Ce n'est qu'en 1828 qu'une [ordonnance](#) prescrit l'étude des travaux à entreprendre. L'étude est achevée en 1830. La France est dans sa [révolution industrielle](#) et il est vital pour son développement de créer des axes de communication pour la circulation des [matières premières](#). C'est l'objet des lois du « plan Becquey » de 1821-1822. Cependant, ce n'est qu'en 1832 que l'État accorde la concession perpétuelle à la société privée Magendie-Sion détenue par le Sieur Doin. La loi instaurant la construction du canal latéral à la Garonne prévoit l'approvisionnement par les eaux de la Garonne transitées par le [canal de Brienne](#). Toutefois, le Sieur Doin ne respectant pas les engagements pris, l'État le déchoit de ses droits, déchéance qui sera relevée par la loi du 9 juillet 1835 et qui fixe de nouveaux délais. Le Sieur Doin décèdera avant même le commencement des travaux.

Une troisième loi en 1838 alloue une somme de cent mille francs<sup>4</sup> aux héritiers du Sieur Dion et l'État rachète les pièces du projet pour cent cinquante mille francs<sup>5</sup>. Le projet est alors confié par l'État à l'inspecteur Divisionnaire des Ponts et Chaussées [Jean-Baptiste de Baudre](#). La construction débute en 1838 avec un budget de quarante millions de francs<sup>6</sup>. Les travaux commencent en plusieurs points simultanément et des milliers d'ouvriers vont construire les quelques 193 km de voie fluviale, réalisant des ouvrages remarquables comme le fameux [pont-canal d'Agen](#).

En 1844, le tronçon [Toulouse - Montech - Montauban](#) (par le [canal de Montech](#)) est ouvert. Le canal est ouvert à la navigation en amont de [Buzet-sur-Baïse](#) en juin 1853 et achevé en mai 1856.

## Le canal jusque dans les années 1970

Le canal fut achevé au même moment que la [ligne de chemin de fer de Bordeaux à Sète](#) qui empruntait le même axe. La gare d'Agen accueillit ses premiers convois en 1857.

À ses débuts, le train n'était pas compétitif avec le transport fluvial. L'État commit l'erreur de concéder en 1858 le bail d'exploitation du canal latéral à la [Compagnie des Chemins de Fer du Midi](#), le concurrent direct des [bateliers](#). Cette dernière augmenta alors les péages sur le transport fluvial. Entre 1850 et 1893 les tarifs dissuasifs ont entraîné la division par trois du trafic de [fret](#). Aussi, par une convention signée, le 3 novembre

1896, entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie, l'État rachète le canal à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1898. Cette convention est approuvée par une loi le 27 novembre 1897<sup>7</sup>.

Cependant, jusque dans les années 1970, la vocation du canal latéral à la Garonne était essentiellement économique et concernait le transport de marchandises en particulier.

## Le canal depuis les années 1970

C'est au cours de ces années-là, donc très tardivement, que le canal est mis au [gabarit Freycinet](#), alors que l'on projette de faire de même pour le canal du Midi, pour faire face au déclin croissant du trafic commercial sur l'ensemble des deux canaux. Mais une autre sorte de trafic voit alors le jour, qui permet de sauver la liaison des deux mers : le [tourisme fluvial](#).

Celui-ci se développe énormément à partir des années 1970, les bateaux amenant les visiteurs à la rencontre d'un cadre naturel et historique exceptionnel. Le classement, en 1996, du canal du Midi à l'inventaire de l'[Unesco](#) accroîtra encore cette tendance, et son voisin latéral à la Garonne en bénéficiera.

Plus de la moitié de l'activité de tourisme fluvial est concernée par la location de bateaux sans permis : près de 1 000 bateaux font le transit de la Méditerranée à l'Atlantique (et inversement) chaque année. Les bateaux pour passagers, conduits par des professionnels proposent des prestations diverses : péniche-hôtel, bateau-restaurant, bateau-promenade...

De 12 bateaux en 1970, la flotte touristique compte aujourd'hui 450 bateaux et induit 500 emplois permanents. L'impact économique de cette activité est important entraînant une augmentation de 10 à 60 % des secteurs d'activités des villes et villages riverains du canal. Quant à son chiffre d'affaires, il est d'environ 26 millions d'euros par an.

## Ouvrages d'art

Article détaillé : [Écluses du canal latéral à la Garonne](#).

Le long du canal, les paysages et les cités diverses de la Moyenne Garonne se succèdent ainsi que les ouvrages d'art. Les principaux ouvrages d'art sont :

- Les [écluses](#) : le canal comptait à l'origine cinquante-six écluses, auxquelles s'ajoutent les quatre écluses assurant la liaison avec la Garonne à Castets-en-Dorthe.
- La [pente d'eau de Montech](#) : cette réalisation originale, mise en service en [1974](#), double cinq écluses. Elle est l'œuvre de l'ingénieur Aubert, auteur également de la pente d'eau similaire de Fontserannes, à Béziers, mise en service 10 ans plus tard.
- Les [ponts-canaux](#) : sept ponts-canaux permettent au canal de franchir la Garonne et ses [affluents](#). Le plus important, long de plus de 500 mètres et comptant vingt-trois arches, est le [pont-canal d'Agen](#). Les autres ponts-canaux permettent de franchir notamment le [Tarn](#) ([pont-canal du Cacor](#)) et la [Baïse](#) ([pont-canal sur la Baïse](#)).