LA LIGNE C AVANCE

LA LIGNE B VA PLUS LOIN

L'eau et le métro

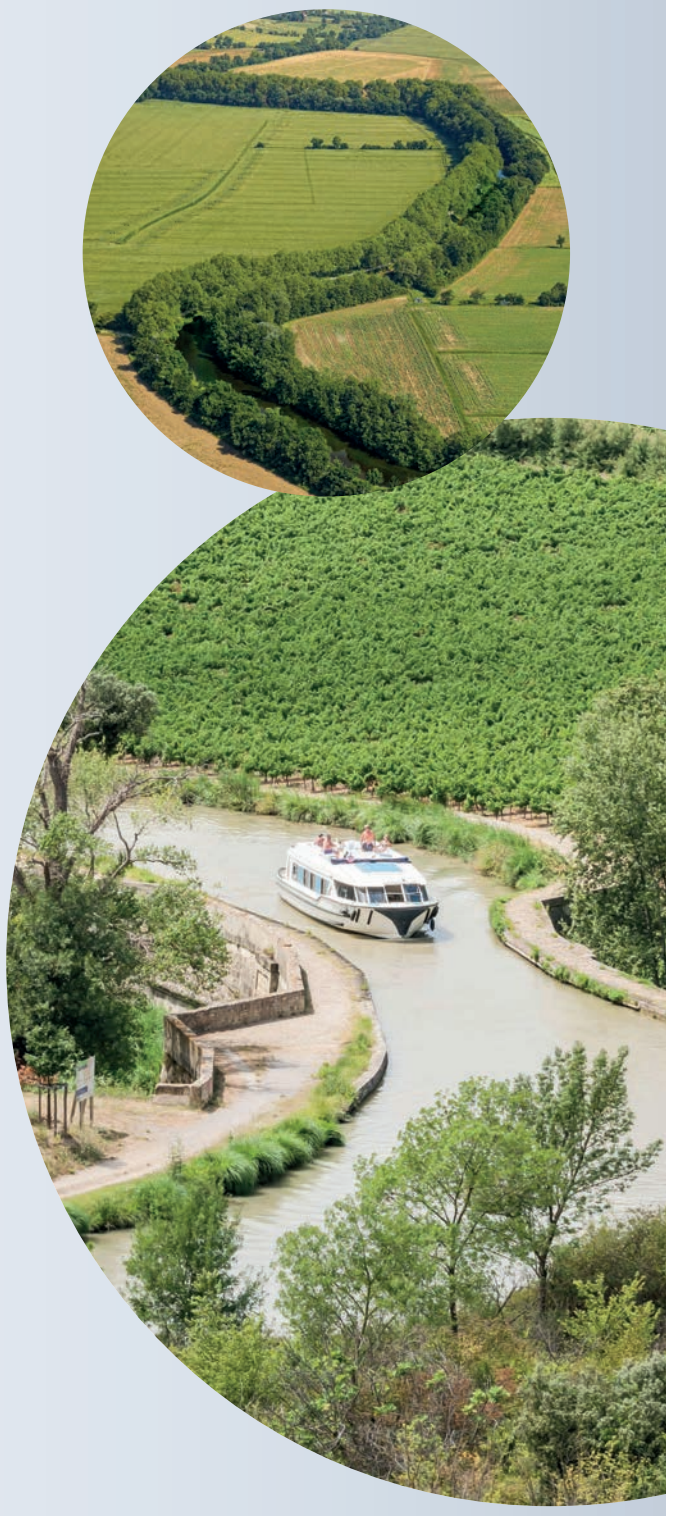
Étapes clés du chantier, les traversées sous-fluviales constituent un passage obligé pour les ingénieurs de Tisséo. Dès la genèse du projet de métro toulousain leur franchissement s'est avéré nécessaire. Un défi technique spectaculaire, réalisé avec succès !

L'eau des canaux

Canal latéral à la Garonne et canal du Midi... **Fruits de prouesses d'ingénierie, ils constituent ensemble le canal des Deux-Mers**, reliant la mer Méditerrannée à l'océan Atlantique. Ils franchissent de part et d'autre la ville de Toulouse, pour se rejoindre au port de l'Embouchure. **Ces canaux sont indissociables de l'image de la ville rose.**

> D'une longueur de 240 Km, **le canal du Midi** prend naissance à Toulouse et rejoint l'étang de Thau. Il est alimenté par différents ruisseaux situés dans la Montagne Noire, ainsi que par des barrages-réservoirs, dont l'eau est acheminée au moyen d'une rigole au seuil de Naurouze, point culminant du canal (680m. d'altitude).

> D'une longueur de 173 Km, le **canal latéral à la Garonne** relie quant à lui Toulouse à Castets et Castillon, à 50 Km en amont de Bordeaux sur la Garonne. Il est alimenté par l'eau de la Garonne.



Les différents usages de l'eau

Dédié originellement aux transports des marchandises et des personnes, le canal des Deux-Mers perd de son dynamisme face à l'émergence de la voie de chemin de fer entre Bordeaux et Sète. À partir des années 1990, la navigation sur le canal est majoritairement touristique. Aujourd'hui, l'**eau du canal des Deux-Mers** sert à **plusieurs usages :** équilibre et sécurité des milieux naturels, eau potable pour les populations, abreuvage des animaux, maraîchage, irrigation des cultures, activités économiques fluviales et nautiques, production industrielle, stations d'épuration, etc.

CANAL DU MIDI
97 millions
de m³ transités

CANAL LATÉRAL À LA GARONNE
147 millions
de m³ transités

Voies navigables de France a à cœur d'agir pour la préservation de la ressource en eau et de consolider, avec l'ensemble des acteurs de l'eau des bassins, le multi-usage de l'eau au bénéfice des milieux naturels et de l'ensemble des activités humaines présentes dans les territoires.

Le métro, le sol et l'eau

La préservation de la ressource en eau est une priorité pour Tisséo. Dès la conception du projet, la réduction de l'empreinte chantier sur la ressource est apparue comme primordiale.
Les nappes phréatiques plus particulièrement, ont fait l'objet d'une attention particulière. Une cartographie a été réalisée sur la base des résultats de centaines de piézomètres (appareils permettent la mesure de la profondeur des nappes).
Le tunnel du métro est creusé dans une couche de terrain profonde, la molasse, à près de 30m. du sol.
Les couches de terrain superficielles qui abritent une nappe phréatique ne seront jamais traversées par le tunnel. De plus, les tunneliers (machines qui construisent le tunnel) installent, au cours du creusement, un revêtement étanche.
Les stations quant à elles, seront contournées par les eaux souterraines. Un dispositif de couronne drainante permettra l'écoulement de la nappe le long de la paroi, puis sa réinjection dans la nappe, ou son rejet dans le réseau des eaux pluviales.

Les ouvrages des infrastructures ne perturbent pas la nappe phréatique, ou les voies d'eau au-dessus.

Quel sort pour les terres excavées ?

Les terres sont remontés à la surface par un convoyeur où elles sont stockées dans des casiers temporaires sur les bases travaux de départ des tunneliers, permettant une analyse préalable et de tracer leur évacuation. Triées en fonction de leur nature, elles sont ensuite dirigées vers des filières de valorisation appropriées : soit pour la fabrication de matériaux de construction, soit pour des réaménagements de carrières.

HÔTEL RÉPUBLIQUE - Crédit photo : Sylvain Cambon, CRTL Occitanie / Dominique Viet.

INFORMATIONS & SOLUTIONS
www.projetsmetro.tisseo.fr

Exposition conçue en coopération avec les associations d'usagers des canaux à Toulouse

LA LIGNE C AVANCE

LA LIGNE B VA PLUS LOIN

Dans le cadre travaux de la ligne C et de sa connexion avec la ligne B de métro, Tisséo et Voies navigables de France vous racontent la rencontre de grandes infrastructures : le métro et les canaux.

Préserver un corridor écologique

Une biodiversité insoupçonnée

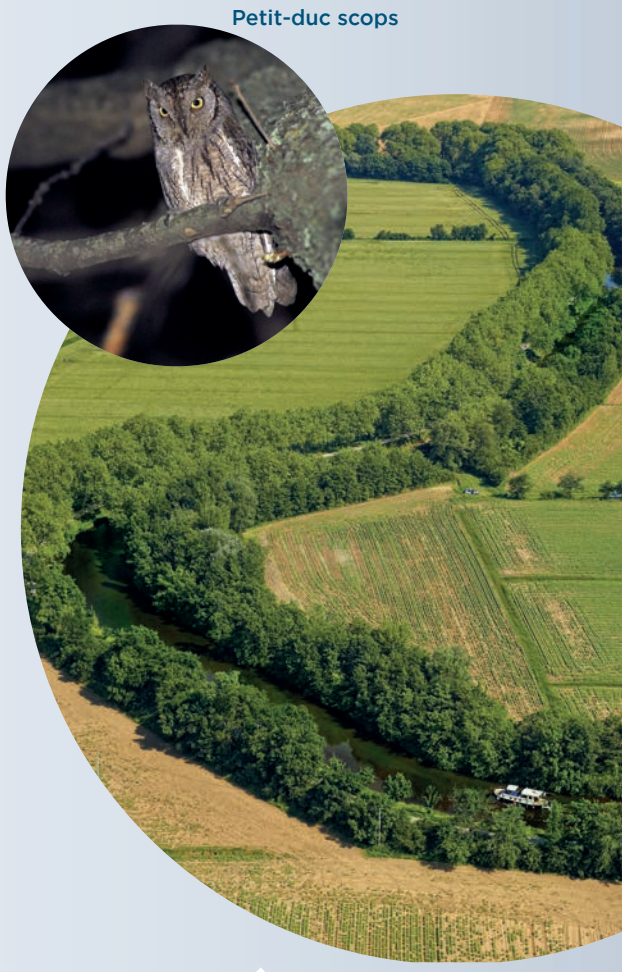
Ouvrages de génie civil, bâtis par la force de travail des femmes et des hommes, les canaux n'ont à l'origine, rien de naturel ! Peu à peu colonisés par la faune et la flore, ils sont aujourd'hui de formidables réservoirs de biodiversité. Composés de milieux diversifiés : la voie d'eau, ses berges et ses ouvrages, les talus et les alignements d'arbres; ces longs rubans d'eau constituent un biotope accueillant pour une grande diversité d'espèces animales et végétales qui y trouvent des conditions favorables de développement.

ESPÈCES VÉGÉTALES
Tulipe sauvage, fleur de la Centaurée, etc.

ESPÈCES ANIMALES AUX ABORDS
Chauve-souris, chouette, hirondelle, aigrette, etc.

ESPÈCES ANIMALES SOUS LA SURFACE
Carpe, brème, sandre, perche, brochet, blackbass, etc.

Petit-duc scops



Un paysage transformé

Réalisés avec la volonté première de faciliter le transport de marchandises, les canaux entraînent une profonde évolution des paysages environnants et des activités économiques.
Abreuvoirs, lavoirs, moulins se construisent. Rares au début, les prises d'eau pour l'agriculture se multiplient, favorisant le développement de cultures variées : viticulture, maraîchage, culture de céréales, etc.
En 1694, les premiers arbres sont plantés le long du canal du Midi. **Il s'agit principalement de saules. Ces plantations visent à stabiliser les berges**. Au fil du temps, d'autres essences les rejoignent car l'ombre est appréciée par les usagers du canal et les gestionnaires souhaitent valoriser les arbres. Ils sont alors choisis pour leur rendement.

CANAL DU midi

Le canal du Midi : un patrimoine mondial
Des ouvrages aux paysages, le canal du Midi est un trésor inestimable pour le territoire, qu'il faut préserver et transmettre aux générations futures. L'inscription du bien sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO témoigne de son caractère exceptionnel.

Le métro
Une éco-conception ambitieuse

Tisséo recevait en octobre 2023, le certificat Haute Qualité Environnementale « Infrastructures durables » pour l'opération Ligne C. **Une première pour un projet de métro en France et la reconnaissance de l'ambition portée par Tisséo.** Composé de 200 actions suivies durant toutes les phases du projet jusqu'à la mise en service, ce cadre intègre des aspects environnement aux ambitieux,
dont la préservation de la biodiversité.

Des actions déjà en place en phase chantier...

- **Pour sauvegarder la faune :**
  - > Les chantiers sont isolés des environnements naturels à l'aide de barrières de protection pour les amphibiens.
  - > 250 nichoirs ou gîtes seront installés tout le long du tracé.
- **Pour augmenter la végétalisation des sites et créer des îlots de fraicheur :**
  - > Tisséo a mis en place un plan de préservation des arbres selon la démarche « éviter, réduire, compenser » avec des engagements qui vont bien au-delà des obligations réglementaires. **Pour 1 arbre enlevé, 3 arbres sont plantés, soit 5 000 arbres plantés à l'issue des travaux.**
  - > Les stations souterraines ont été calées, dans la plupart des cas, à 2 m sous le sol pour permettre au-dessus la création d'espaces verts conséquents et de plantations pleine terre.
- **Pour un chantier plus responsable :**
  - > Plan de lutte contre les espèces invasives.
  - > Gestion des terres excavées : valorisation, réemploi, traçage renforcé...

© HÔTEL RÉPUBLIQUE - Crédit photo : Vianney Gorna, CRTLOccitanie / Dominique Vet/ iStock.

INFORMATIONS & SOLUTIONS
www.projetsmetro.tisseo.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Exposition conçue en coopération avec les associations d'usagers des canaux à Toulouse

LA LIGNE C AVANCE

LA LIGNE B VA PLUS LOIN

L'union des voies

**Ils conçoivent, construisent, entretiennent, valorisent…
Le métro et les canaux font partie de leur quotidien.
Ce sont eux qui en parlent le mieux.**

**Jean-Jacques LAPORTE,
Directeur Grand Projet,
Tisséo Ingénierie**

9 années d'études, 6 années de chantier. Racontez-nous le grand chantier du métro.

La 3ème ligne de métro, les toulousains en entendent parler depuis longtemps, et pour cause !
Au-delà des études techniques, des temps de concertation ont enrichi sa conception. Les travaux ont commencé en décembre 2022, il faut désormais compter 6 ans pendant lesquels nous vivrons chaque étape de ce chantier. Cela peut sembler long, mais c'est en réalité rapide quand on constate au quotidien l'ampleur et la complexité des ouvrages construits.

“ Un projet de cette ampleur ne s'improvise pas. ”

À l'image du canal, en quoi la construction d'une nouvelle ligne de métro participe au dynamisme d'une aire urbaine ?

Cette nouvelle ligne relie le nord-ouest (Colomiers) au sud-est (Labège) en passant par le centre de Toulouse. Ces trois grands pôles économiques sont des poids lourds du territoire.
Le projet en phase chantier a déjà des répercussions économiques, en effet, du maître d'ouvrage jusqu'aux entreprises et leurs sous-traitants, c'est un investissement qui se transforme en emplois.

Que représente pour vous la rencontre métro / canaux ?

Un défi d'ingénierie pour ces grandes infrastructures !
Chaque rencontre entre les canaux et les lignes de métro toulousaines ont posé leurs lots de défis, relevés avec succès par les équipes.
Au-delà des prouesses techniques, nous avons la responsabilité de préserver la qualité de vie des riverains, l'environnement et le patrimoine.

**Vincent David,
agent de maintenance spécialisée,
Voies navigables de France**

“ Les voies d'eau, comme le métro, transforment les usages. ”

Avec VNF « l'eau nous porte », racontez-nous.

Si VNF est principalement connu comme le gestionnaire d'une infrastructure liée au fret et au tourisme fluvial, il est aussi en charge de **garantir la gestion, le transport et la mise à disposition de l'eau** sur les territoires pour répondre aux différents besoins des milieux naturels, des populations, des agriculteurs, des industriels… La voie d'eau et les abords sont également des habitats favorables à la biodiversité que nous nous engageons à préserver par nos actions.

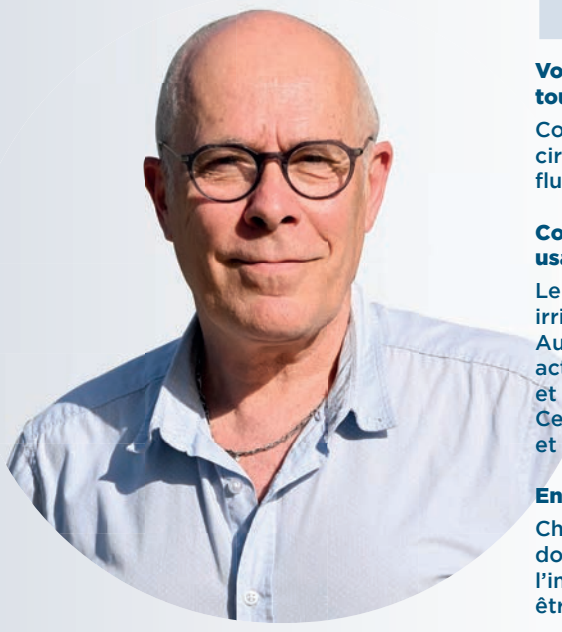
“ Deux infrastructures créatrices de lien entre les usagers. ”

Comment fonctionne le canal aujourd'hui ?

Le fonctionnement du canal implique la mobilisation en continu de femmes et d'hommes aux différents métiers. De l'exploitation en relation directe avec les usagers, à la maintenance (technique, dragage, chaudronnerie), en passant les métiers de la gestion de l'eau, de l'environnement, du réseau informatique, ou de l'ensemble des postes administratifs, **chacun travaille à son niveau pour faire cohabiter les différents usages sur le canal des deux Mers.**

Que représente pour vous la rencontre métro / canaux ?

La rencontre métro / canaux est selon moi la croisée de deux infrastructures créatrices de lien entre les usagers. Les voies d'eau comme le métro, offrent de nouveaux usages en cohérence avec les enjeux liés à la transition écologique. Autour des canaux, se sont développés des voies cyclables, des guinguettes, des activités touristiques, de nouveaux lieux de vie et de partage. Le métro aussi, permettra la création de nouvelles possibilités. **Puis, avec le métro, les touristes et les toulousains pourront plus aisément partir à la rencontre des canaux !**



Vous êtes engagé pour la défense des voies fluviales qui traversent l'agglomération toulousaine. Pouvez-vous nous dire pourquoi ?

Comme le métro, le train ou la route, les canaux et leurs berges sont des voies de circulation que nous devons coordonner et harmoniser dans le respect du patrimoine fluvial toulousain.

Comment percevez-vous l'évolution des usages autour des voies fluviales ?

Le canal du Midi et le canal latéral irriguent les linéaires toulousains.
Au sein de chaque quartier concerné, les activités économiques, sociales et culturelles sont présentes, comme la construction de nouveaux logements.
Ce corridor de fraicheur est un atout environnemental qu'il faut préserver avec sa faune et sa flore.

“ Un atout environnemental qu'il faut préserver. ”

En tant qu'usager que représente pour vous l'association métro / canaux ?

Chaque jour des milliers de toulousains empruntent le tracé des canaux à pied, mobilité douce, véhicules… Depuis 2021 nous dialoguons avec Tisseo Ingénierie afin de limiter l'impact de la construction du métro sur notre patrimoine fluvial. Ces échanges doivent être valorisés, d'où cette exposition.

Jean-Luc FONTALIRAND, usager des canaux

HÔTEL RÉPUBLIQUE - Crédit photo : XXX.

INFORMATIONS & SOLUTIONS
www.projetsmetro.tisseo.fr

Exposition conçue en coopération avec les associations d'usagers des canaux à Toulouse

LA LIGNE C AVANCE

LA LIGNE B VA PLUS LOIN

Sept-Deniers Ponts-Jumeaux à la croisée des chemins

Des connexions entre la Garonne et les canaux

Jonction entre la Garonne, le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, le port de l'Embouchure, facilement identifiable grâce à ses Ponts-Jumeaux, constitue un **carrefour** et un bel exemple du **patrimoine fluvial** existant.
Il renferme un dispositif hydraulique unique : **le « Bassin des filtres »**.

Les eaux de la Garonne prélevées à l'écluse Saint-Pierre sont chargées en sédiments. Afin d'éviter que le canal ne s'ensable, un vaste filtre est installé à l'amont immédiat des Ponts-Jumeaux en 1842 sur la rive gauche du canal de Brienne. **Il permet de filtrer l'eau de la Garonne qui transite par le canal de Brienne pour alimenter le canal latéral à la Garonne.**

Le « Bassin des filtres » est composé de deux bassins perpendiculaires au canal de Brienne. Le premier est rempli par l'eau de la Garonne via le canal de Brienne. Cette eau s'écoule ensuite dans le second bassin en franchissant un barrage filtrant qui retient les sédiments.
Une fois les eaux décantées, elles transitent par un système de filtre surmonté par une passerelle située entre les deux bassins. **L'eau claire du second bassin est ensuite acheminée par l'aqueduc souterrain vers le canal latéral à la Garonne.**

Si le « Bassin des filtres » n'a aujourd'hui plus d'utilité, il conserve néanmoins les traces de son histoire au travers des détails architecturaux qui le structurent. L'ouvrage ne joue en effet plus ce rôle de filtrage depuis les années 1950-1960, les moyens techniques ayant fortement évolué.

Bas relief des Ponts-Jumeaux.

Des connexions entre les supporters et leur passion

Indéniablement, le métro est le moyen le plus rapide et le plus simple de se déplacer en milieu urbain. **Il rapproche les femmes et les hommes de leur lieu de travail, de leur lieu de vie, de leurs espaces de loisirs...**

Le stade Ernest-Wallon fait partie de ces infrastructures que la ligne C permettra de rejoindre plus facilement. Avec la **station Ponts-Jumeaux**, la **station Sept-Deniers Stade Toulousain** participera à sa desserte.

28 minutes depuis Labège Gare...
10 minutes depuis Colomiers Gare...
11 minutes depuis Matabiau Gare...
C'est le temps qu'il faudra aux supporters pour se rendre au stade Ernest-Wallon pour encourager les joueurs du Stade Toulousain !

Le saviez-vous ?

La construction du métro : une histoire qui roule

La construction du métro nécessite la réalisation de tunnels souterrains. 5 tunneliers se chargeront du creusement, dont un partira du site de travaux de la station Ponts-Jumeaux. Pour évacuer les terres, un convoyeur « tapis roulant » passera au-dessus de la rue du Sang de Serp et du canal pour rejoindre la zone de chargement.

HOTEL REPUBLIQUE - Crédit photo : VNF, xx, iStock

INFORMATIONS & SOLUTIONS
www.projetsmetro.tisseo.fr

Exposition conçue en coopération avec les associations d'usagers des canaux à Toulouse

LA LIGNE C AVANCE

LA LIGNE B VA PLUS LOIN

Canal du Midi
à la croisée des chemins

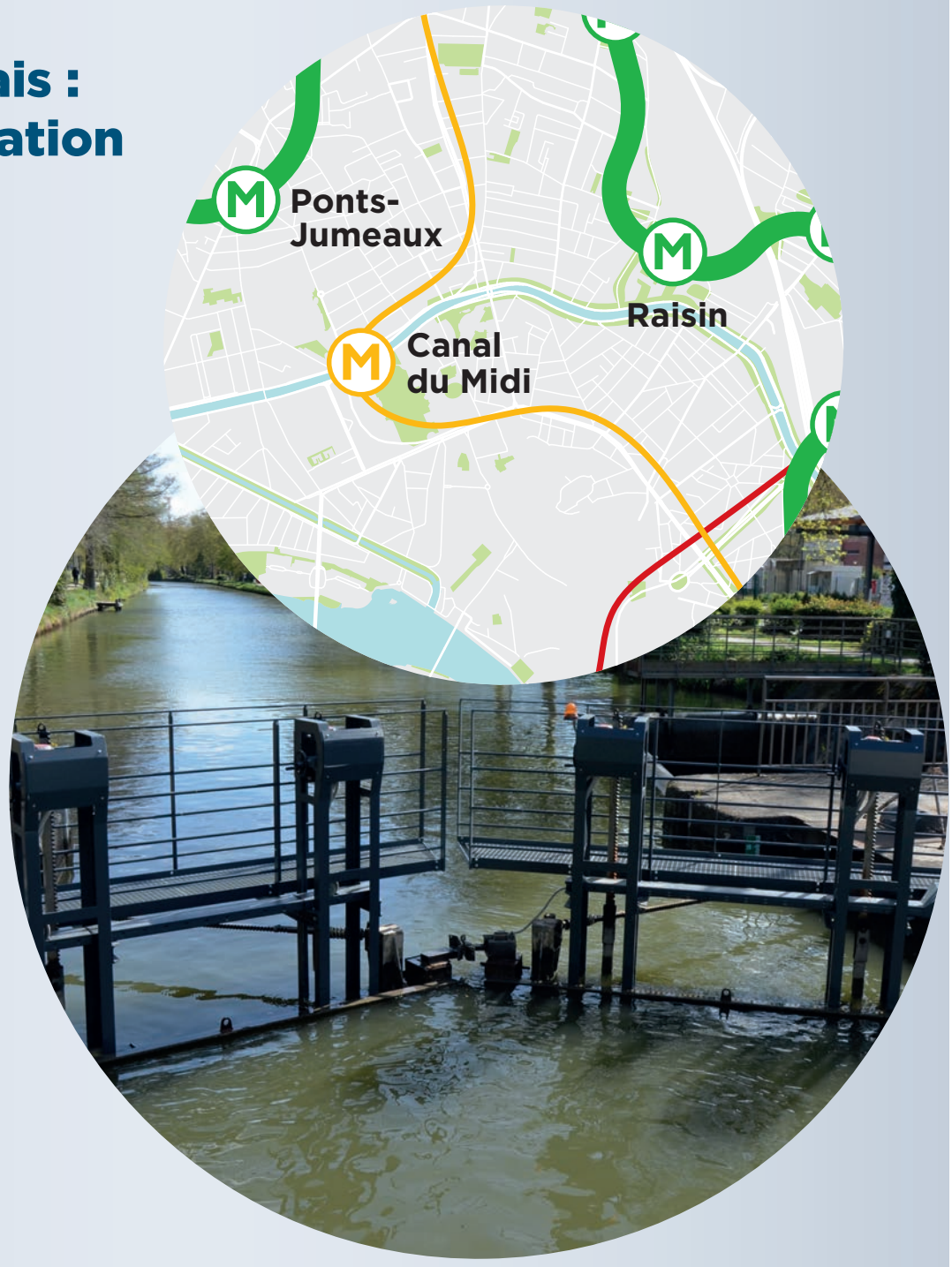
Écluse du Béarnais : vers la modernisation des canaux

Les écluses permettent de franchir, par paliers successifs, les 189 mètres de dénivelé du canal du Midi entre Toulouse (altitude 132 m.) et le seuil de Naurouze, point culminant du canal (altitude 189 m.) et de regagner le niveau de la mer.

Aux manettes : **un éclusier ou une éclusière**, personnage emblématique du canal. À chaque passage du bateau il (elle) se charge de remplir et vidanger le sas, d'ouvrir et fermer les portes. Un rôle amené à évoluer avec la modernisation des ouvrages.

Première écluse du canal du Midi pour les navigants au départ du port de l'Embouchure, l'écluse du Béarnais (construite en 1670) se modernise et entame son autonomisation.
Pour passer, les usagers doivent désormais utiliser une télécommande.

Les éclusier(e)s continuent néanmoins à veiller au grain, prêts à guider les plaisanciers dans leurs manoeuvres. Il s'occupent également de l'entretien courant de l'ouvrage.



Canal du Midi
Une station de la ligne B sous le canal

Dix ans après la première traversée du canal par le Métro A (entre la station Marengo SNCF et Jean-Jaurès), la construction de la ligne B relève un nouveau défi : la construction d'une station sous le canal. **Il s'agit de la station Canal du Midi.** Stratégiquement, cette station est un véritable atout qui permet aisément de traverser de part et d'autre le canal.

C'est la technologie de la double enveloppe qui est utilisée pour construire cette station, une étanchéité totale est réalisée avec la construction d'une boîte à l'intérieur du sol qui est ensuite étanchéifiée.

La moitié de la largeur du canal est fermée à la navigation le temps des travaux. Une cinquantaine de mètres est ainsi laissée aux péniches, afin qu'elles puissent passer à tour de rôle.

Une fois la station terminée et le fond du canal consolidé, le soutènement provisoire est retiré afin que le canal puisse reprendre le cours de ses activités. Au-delà de la fermeture partielle à la navigation, ces travaux n'ont eu aucun impact sur le canal du Midi.

Pour les concepteurs, cet obstacle aura été l'occasion de se dépasser et de chercher des solutions innovantes. Un vrai plus pour la conception de la nouvelle ligne C et de l'extension de la ligne B.

HOTEL REPUBLIQUE - Crédit photo : VNF.

INFORMATIONS & SOLUTIONS
www.projetsmetro.tisseo.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

Exposition conçue en coopération avec les associations d'usagers des canaux à Toulouse

LA LIGNE C AVANCE

LA LIGNE B VA PLUS LOIN

Gare Matabiau
à la croisée des chemins

Le canal, une prouesse signée Riquet

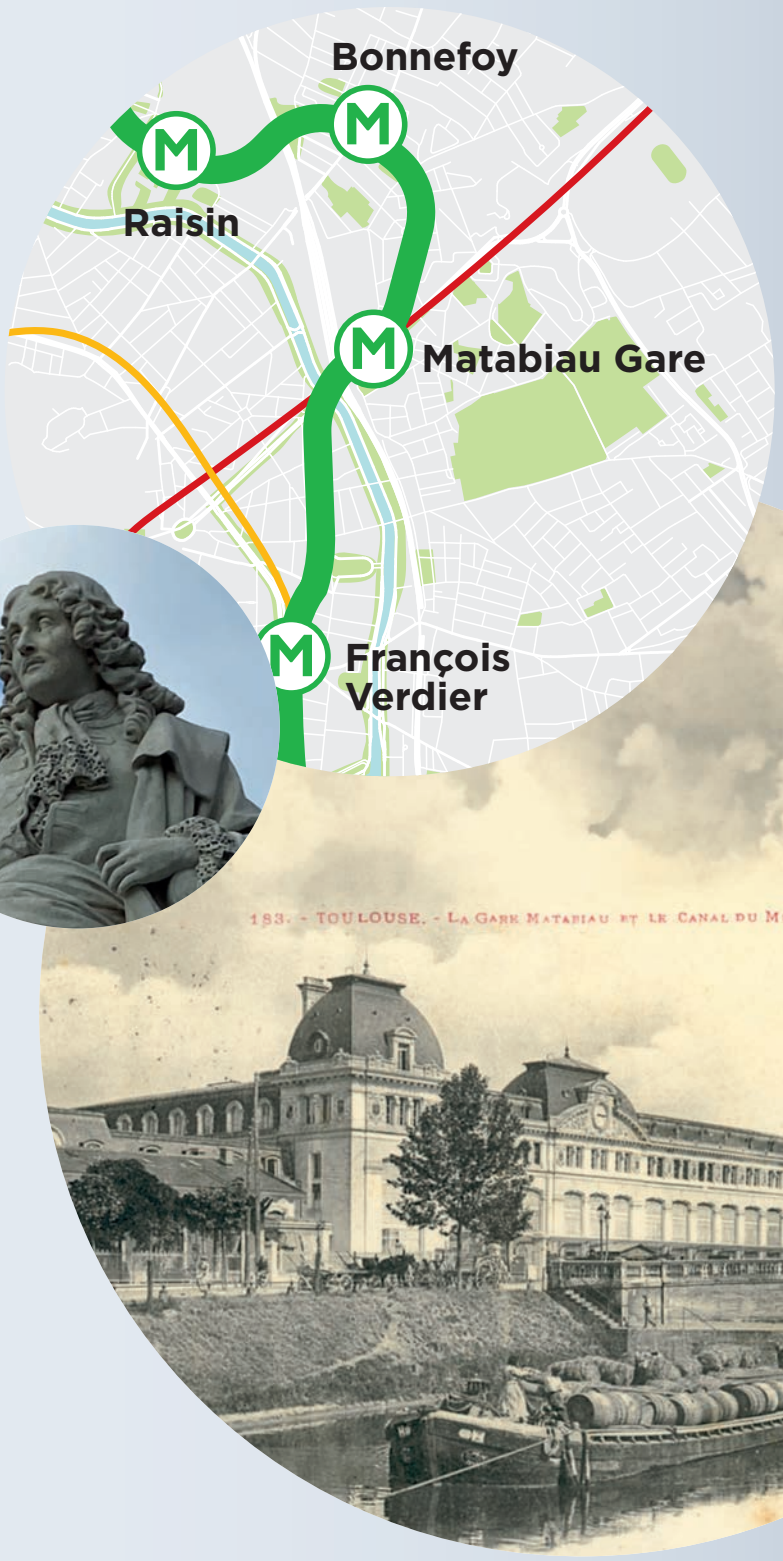
Le creusement du canal du Midi est, après Versailles, **le plus grand chantier du XVII[e] siècle**.

Sans formation technique particulière, **Pierre-Paul Riquet** se lance dans ce grand projet. Déterminé, ingénieux et audacieux, Riquet met une dizaine d'années à concevoir un système innovant d'adduction des eaux de la Montagne Noire. Son domaine de Bonrepos lui sert de laboratoire pour tester ses idées en miniature.
En 1662, sûr de son fait, Riquet convainc l'archevêque de Toulouse de l'intérêt de son projet. Celui-ci lui conseille d'écrire à Colbert, l'influent ministre des Finances de Louis XIV. **Le projet fou de Riquet-le-visionnaire parviendra ainsi dans les mains du roi-Soleil, qui autorisera la création du canal en 1666.**

Ce chantier qui durera 15 ans est l'œuvre de sa vie. Malheureusement, Pierre-Paul Riquet décède le 1[er] octobre 1680, six mois avant la fin des travaux. Il est inhumé dans la cathédrale Saint-Etienne de Toulouse.

Le 15 mai 1681, un convoi de 25 barques part de Toulouse pour un voyage. Au passage de Béziers, ville natale de Riquet, une grande fête est organisée en son honneur !

La ville de Toulouse décide, elle aussi, d'honorer la mémoire de cet homme qui s'illustre « par son génie et ses bienfaits envers la patrie » et lance en 1830, la réalisation d'une statue à son effigie. **Installé en 1853, le monument est à découvrir au bout des allées Jean-Jaurès.**



Une traversée en eaux froides

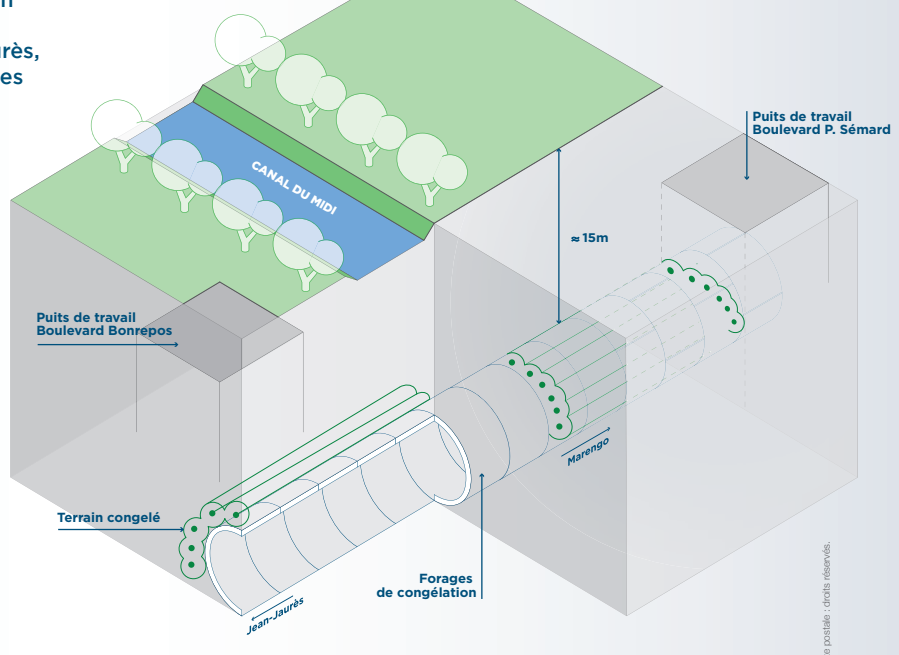
La construction de la station Marengo-SNCF de la ligne A, répond à un besoin : relier la gare au centre-ville (station Jean-Jaurès). Son cheminement est pavé d'obstacles puisqu'il doit d'abord remonter sous les allées Jean-Jaurès, très pentues, pour traverser ensuite le canal du Midi et les voies de chemin de fer.

Si le creusement est assez habituel techniquement pendant la remontée des allées, il se complexifie à partir du canal.
Le sous-sol, composé de terrasses d'alluvions, est peu favorable aux travaux. Les concepteurs choisissent alors une stratégie assez exotique pour l'époque : **la congélation du terrain.**

Pendant quelques semaines, le sol se transforme en glaçon compact.
Les tubes congélateurs mis en place, injectent dans le sol de la saumure (eau salée très froide). Une fois l'entièreté du terrain congelé, le creusement du tunnel peut commencer.

Cette technique très pointue a permis de creuser efficacement sous le canal, sans aucun impact sur la navigation, la faune et la flore.

Pour les concepteurs, se confronter à cet obstacle aura été l'occasion de se dépasser, et de chercher des solutions innovantes. Une expérience enrichissante dont les enseignements servent aujourd'hui pour la conception de la nouvelle ligne C, et de l'extension de la ligne B.



HÔTEL RÉPUBLIQUE - Crédit photo : VNF Carte postale - droits réservés.

INFORMATIONS & SOLUTIONS
www.projetsmetro.tisseo.fr

Exposition conçue en coopération avec les associations d'usagers des canaux à Toulouse

LA LIGNE C AVANCE

LA LIGNE B VA PLUS LOIN

Ramonville
à la croisée des chemins

Les canaux à vélo

Le canal, ce n'est pas seulement la **navigation.** Les **chemins de halage,** réservés au service de la voie d'eau sont progressivement aménagés par les collectivités territoriales (départements, communes) conscientes des opportunités de développement touristique des territoires, notamment par leur connexion avec leurs **réseaux cyclables.**

Avec plus de 90 % du réseau fluvial situé à moins de 5 kilomètres d'une véloroute, Voies navigables de France, acteur de l'aménagement du territoire, est engagé pour créer de nouveaux itinéraires cyclables et s'emploie depuis plusieurs années à développer les synergies avec le fluvial.

Le vélo est un excellent moyen de découvrir les canaux, notamment via l'itinéraire V80.

La commune de Ramonville-Saint-Agne est un tronçon du V80, géré par le Conseil départemental de la Haute-Garonne. Utilisé par les touristes et promeneurs, il est également utilisé par de nombreux usagers pour se rendre au travail, rejoindre les transports en commun, ou encore profiter des commerces de proximité.

Un cadre apaisé, précieux en plein cœur de ville, et invitant à la contemplation !

Le métro, un tunnel sous le canal

Pour se déplacer en métro entre Ramonville-Saint-Agne et Labège, les usagers de la ligne B devront utiliser **un passage sous le canal du Midi** avant de passer sur le viaduc. Pour rendre cette expérience possible, Tisséo a travaillé à une solution permettant de **limiter les impacts sur la faune et la flore environnantes, sur les ouvrages existants (le canal), ainsi que sur la navigation.**

Avant le départ du tunnelier, le sol du canal du Midi a été renforcé avec la mise en place d'un remblai.
Une opération inédite depuis la création du canal !
Pour préserver le canal, Tisséo a effectué un travail de précision : remblaiement à la pelle depuis la berge, évacuation du remblai avec des engins guidés pour retrouver la configuration initiale.

À l'issue de cette opération, la navigation peut reprendre et le tunnelier commencer son œuvre : le creusement de deux tunnels de 250m. de long sous le canal.

Travaux de remblaiement pour préparer le passage du tunnelier Clémence Isaure sous le canal.

Préserver la biodiversité

Pendant toute la durée du chantier, une attention particulière est portée à la biodiversité.

Suite à l'identification d'espèces protégées sur la zone chantier, telles que les Grands capricornes (une des plus grandes espèces de coléoptère de France), une stratégie de préservation a été mise en place : du marquage des arbres concernés par le chantier, en passant par la réalisation d'une coupe douce des arbres « hôtels » des Grands Capricornes, à leur transfert vers des lieux plus adaptés.

HÔTEL RÉPUBLIQUE - Crédit photo : Laurent Barranco.

INFORMATIONS & SOLUTIONS
www.projetsmetro.tisseo.fr

Exposition conçue en coopération avec les associations d'usagers des canaux à Toulouse

LA LIGNE C AVANCE

LA LIGNE B VA PLUS LOIN

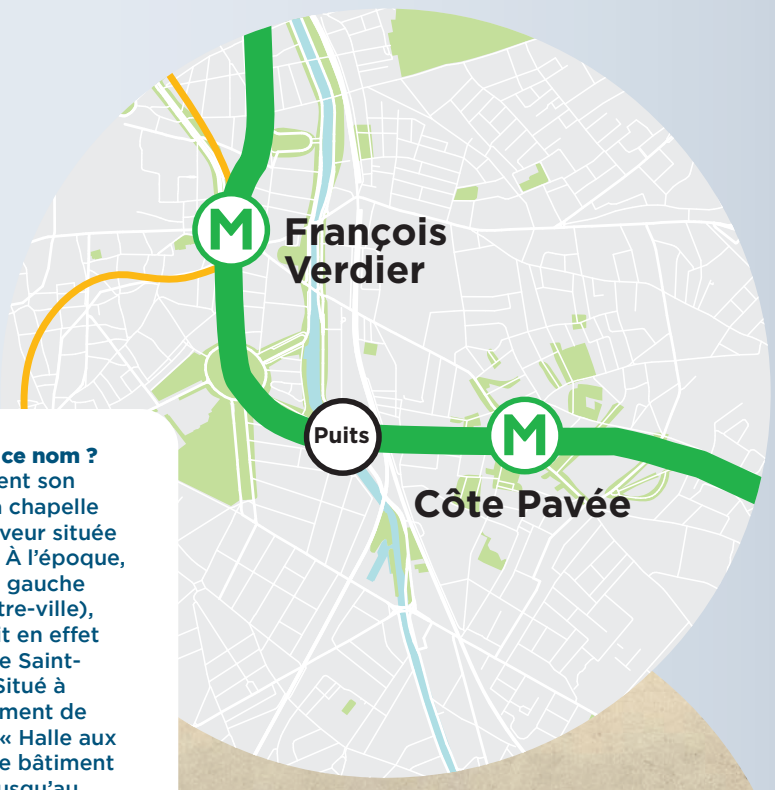
Port Saint-Sauveur
à la croisée des chemins

De Saint-Étienne à Saint-Sauveur

Construit au XVIIIe siècle, le port Saint-Étienne devient le centre du commerce de grains et la principale porte d'entrée de la ville. Chambre de justice de la Seigneurie du canal, conservation des archives du canal du Midi, bureaux de l'administration du canal, magasins et entrepôts... Il concentre les fonctions politiques, administratives et commerciales du réseau fluvial.

Au début du XIXe siècle, le transport fluvial du canal du Midi est en pleine expansion et **le port Saint-Etienne n'est plus en mesure d'accueillir toutes les activités du canal du Midi**. Sous la pression des négociants et des bateliers, son extension est décidée.

De 1827 à 1830, le port se transforme et s'étend. Pour ce faire, le tracé du canal est modifié afin de réaliser un plan d'eau régulier permettant le stationnement des bateaux. Cent-cinquante mètres de quais sont construits : **c'est le port Saint-Sauveur.**



Pourquoi ce nom ? Le port tient son nom de la chapelle Saint-Sauveur située tout près. À l'époque, sur la rive gauche (côté centre-ville), se trouvait en effet la chapelle Saint-Sauveur. Situé à l'emplacement de l'actuelle « Halle aux grains », le bâtiment subsiste jusqu'au milieu du XIXe siècle.

Le puits, **une construction respectueuse du patrimoine**

Situé sur le tracé entre les futures stations de la ligne C « François Verdier » et « Côte Pavée », le port Saint-Sauveur accueillera **le puits** de ventilation et de secours permettant d'accéder au tunnel depuis la surface. **Un ouvrage nécessaire, et conçu avec la prise en compte de l'inscription du canal du Midi sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.**

Dès la phase des études, sa valeur patrimoniale lui a permis de profiter de diagnostics archéologiques approfondis et des recommandations des Architectes et Bâtiments de France, en charge de veiller à la bonne préservation du site.

L'ouvrage a été conçu pour répondre aux exigences du site. L'espace autour du puits sera aménagé de manière à affirmer le caractère portuaire du lieu : mobiliers d'inspiration portuaire, pavage en pierre naturelle, utilisation d'acier Corten, présence d'une forte végétation.

Pendant la phase chantier, le port est maintenu en activité.
> Des palissades «trompe l'œil» ont été concues pour s'inscrire au mieux dans le paysage et ne pas nuire au tourisme fluvial.
> Pour éviter tout rejet accidentel dans les eaux du canal, le chantier respecte les normes d'étanchéité.

HÔTEL-REPUBLIQUE - Crédit photo : - droits réservés.

INFORMATIONS & SOLUTIONS
www.projetsmetro.tisseo.fr

Exposition conçue en coopération avec les associations d'usagers des canaux à Toulouse