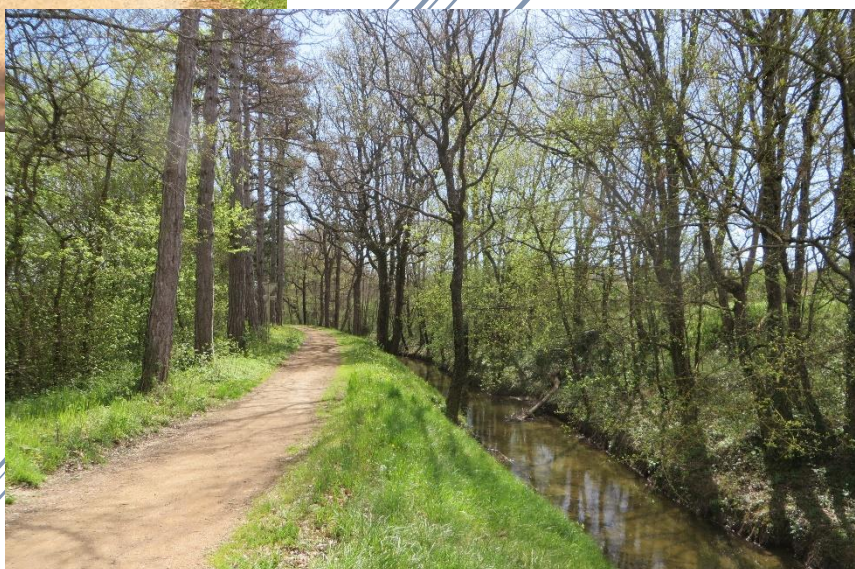
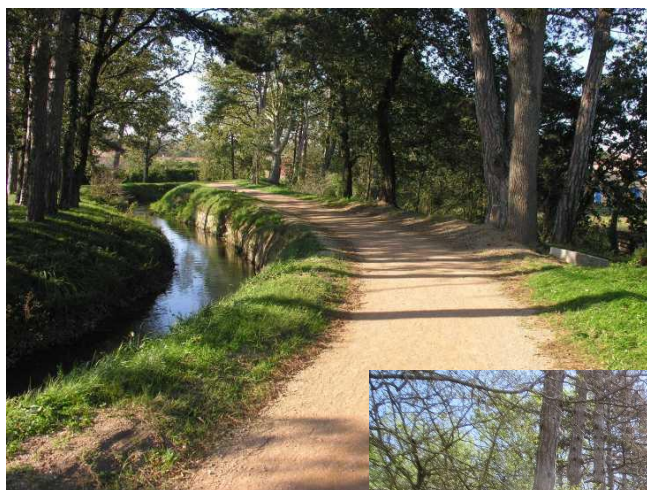


VALORISATION TOURISTIQUE DE LA RIGOLE DE LA PLAINE

Des aménagements en complément du Canal du Midi



Laura PESSATO

Tutrice : Catherine BOISNEAU

Projet individuel GAE3, Année 2015-2016

Remerciements

Je tiens à remercier dans un premier temps Mme Catherine BOISNEAU, vice-directrice du Département Aménagement et Environnement, qui m'a accompagnée en tant que tutrice tout au long de ce projet individuel à travers divers conseils techniques et recommandations.

J'adresse également mes plus vifs remerciements à Mme Brigitte GLAIN, coordinatrice du GAL Terroirs Lauragais et responsable Tourisme, Culture et Patrimoine et Laure MILESI, chargée de mission Développement Territorial au Pays Lauragais. Toutes deux m'ont guidée dans le choix d'un sujet et m'ont livré de nombreuses informations en ce qui concerne la gestion actuelle du Canal, la fréquentation de différents sites du Lauragais et divers projets liés au développement touristique de la Rigole de la Plaine.

Je souhaite aussi remercier l'office de tourisme intercommunal Lauragais-Revel-Sorézois et le Musée et Jardins du Canal du Midi pour le temps passé à répondre à mes questions. Ils m'ont aussi fait part de leurs perceptions par rapport à l'attractivité de la Rigole aux yeux des touristes.

Enfin, je tiens à remercier l'ensemble de mes proches, ma famille et mes amis, qui m'ont conseillée et soutenue durant la rédaction de ce rapport, et qui m'ont aidée à être plus objective vis-à-vis de mon travail. En particulier, merci à mon petit-ami pour ses encouragements permanents et pour sa relecture.

Avertissement

Le PIND est un premier test qui vous permet de vous évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui restent à acquérir.

Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure votre motivation pour l'aménagement.

Le PIND est un exercice qui doit vous permettre de problématiser un sujet en vous appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Table des matières

Remerciements	1
Avertissement	1
Introduction	3
Partie I - DIAGNOSTIC : <i>Une voie d'eau à cheval sur des territoires variés</i>	4
I. Le tracé sinueux de la Rigole de la Plaine.....	4
A. L'alimentation en eau du Canal du Midi	4
B. La Rigole de la Plaine, un paysage d'exception	6
1. Une multitude de paysages.....	6
2. Une diversité floristique et faunistique.....	9
C. Des usages majoritairement touristiques	11
II. Un système d'acteurs complexe	13
A. Propriété.....	13
B. Gestion et entretien	14
C. Valorisation touristique.....	15
D. Synthèse des acteurs.....	17
III. Une hétérogénéité dans les aménagements de la Rigole de la Plaine.....	19
Partie II - ENJEUX : <i>Une fracture entre le Canal du Midi et « Aux sources du Canal du Midi »</i>	22
I. Un attrait pour le tourisme fluvestre	22
II. Deux pôles grandement touristiques.....	23
A. Le Canal du Midi	23
B. Aux sources du Canal du Midi	25
III. La Rigole, un potentiel insuffisamment exploité.....	27
Partie III – PROJET : <i>Créer une véritable jonction touristique</i>	29
I. Sauvegarder l'existant	29
A. Conserver le patrimoine.....	29
B. Uniformiser les aménagements	31
C. Optimiser l'accessibilité.....	35
II. Développer une attractivité à plus grande échelle	37
A. Utiliser la voie ferrée désaffectée	37
B. Attirer d'autres types de touristes	39
C. Etendre la visibilité touristique	40
III. Les intérêts et limites	42
Conclusion	44
Table des figures	45
Bibliographie.....	46
Sitographie	48
Annexe 1 : Fiche de lecture <i>France à vélo, France des voies vertes</i>	50
Annexe 2 : Fiche de lecture <i>Le tourisme, un phénomène économique</i>	51

Introduction

Le tourisme fluvial rassemble l'intégralité des activités touristiques pratiquées sur ou le long d'un cours d'eau. Il constitue un usage récent de la ressource en eau, puisqu'il n'a été le fruit d'un véritable essor qu'à partir des années 1980. Ainsi, les collectivités ont progressivement pu constater que les voies d'eau, même artificielles, représentent de réels atouts pour le développement de leur territoire.

C'est le cas du Canal du Midi qui constitue un lien de deux cent quarante et un kilomètres entre les villes de Toulouse et de Sète. Cet ouvrage imaginé par Pierre-Paul Riquet a été inauguré en 1681, après quinze années de travaux, afin de relier la mer Méditerranée à l'océan Atlantique sans devoir contourner la péninsule ibérique. Autrefois commercial, aujourd'hui touristique, il constitue désormais un symbole et un axe majeur de développement pour la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. En effet, même si le transport de marchandises a longtemps été florissant, actuellement presque aucune activité commerciale n'est à recenser, alors que 1/5 du tourisme fluvial en France est consacré au Canal du Midi. Son histoire, son tracé, ses 64 écluses nécessaires au passage des péniches, ses ambiances méditerranéennes avec des paysages et des villages typiques constituent un charme propre au Canal du Midi et sont autant de facteurs propices à l'attractivité touristique de cet ouvrage.

Pour alimenter le Canal du Midi, des cours d'eaux artificiels, nommés les Rigoles de la Plaine et de la Montagne, ont été creusés dans les années 1660. La Rigole de Plaine capte l'ensemble des eaux préalablement collectées dans différents réservoirs de la Montagne Noire par la Rigole de la Montagne. Par conséquent, celle-ci achemine l'eau depuis la commune de Sorèze (81), jusqu'au seuil de Naurouze (11), lieu où les eaux se dirigent soit vers Toulouse et l'océan Atlantique, soit vers Sète pour rejoindre la mer Méditerranée. Elle constitue donc un lien entre le Canal du Midi, qui a une attractivité mondiale et le triptyque « Aux Sources du Canal du Midi », avec un tourisme plus local et axé sur l'aspect naturel et patrimonial du site. C'est pourquoi, elle peut représenter un axe structurant pour la région, et créer des synergies entre de nombreux acteurs. Néanmoins, elle est à l'heure actuelle insuffisamment exploitée, et de nombreux outils devraient être mis en place pour améliorer sa visibilité.

Bien que ce cours d'eau soit artificialisé, il possède une véritable utilité économique, écologique et touristique. De ce constat, s'impose la mise en valeur paysagère et patrimoniale de la Rigole. Ainsi, il va s'agir de s'intéresser à la question suivante : **comment valoriser la Rigole de la Plaine dans une perspective touristique ?** Le projet exposé au sein de ce rapport est organisé en trois parties. Une première partie présentera de manière générale la Rigole de la Plaine et l'ensemble des acteurs qui y sont associés. Puis, une deuxième partie abordera l'ensemble des enjeux adjoints à une meilleure attractivité touristique avant d'évoquer finalement, dans une troisième partie, les différents axes de valorisation de la Rigole permettant de créer un véritable lien entre deux pôles hautement fréquentés.

Partie I - DIAGNOSTIC :

Une voie d'eau à cheval sur des territoires variés

I. Le tracé sinueux de la Rigole de la Plaine

A. L'alimentation en eau du Canal du Midi

Le Canal du Midi est un chenal artificiel français creusé au XVII^{ème} siècle permettant de rejoindre la Garonne à la mer Méditerranée par voie navigable. Il traverse trois départements qui sont la Haute-Garonne (31), l'Aude (11) et l'Hérault (34). Plus précisément, le Canal relie Toulouse et l'étang de Thau (près de Sète) à Marseillan sur une distance de deux cent quarante et un kilomètres, comme on peut le voir sur la figure 1.



Figure 1: Villes traversées par le Canal du Midi (Source : VNF via <http://www.lefigaro.fr/>)

Au sens strict, le Canal du Midi désigne le tronçon qui va de Toulouse jusqu'à la mer Méditerranée. Ainsi il forme, avec le canal latéral à la Garonne, le « canal des Deux-Mers » permettant de rejoindre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée par voie fluviale sans passer par le détroit de Gibraltar, ce qui allongeait le trajet de plus de trois mille kilomètres. A l'époque, ce contournement de l'Espagne exposait les navires de marchandises aux pirates, et engendrait davantage de frais puisque chaque passage de Gibraltar était taxé par le Royaume d'Espagne. C'est pourquoi, l'idée de créer un canal reliant l'océan Atlantique et la mer Méditerranée était à la fois économique, politique et militaire. En effet, ce Canal permettait un gain de temps considérable, tout en permettant l'affaiblissement économique du Royaume d'Espagne et l'enrichissement de la France.

Cette réflexion remonte à l'Antiquité et, jusqu'au XVII^{ème} siècle, de nombreux ingénieurs poussés par divers dirigeants se sont essayés à des projets de canal qui ont tous été écartés étant peu fiables dans l'organisation de l'alimentation en eau. Bien que divers moyens aient été proposés pour alimenter le canal (dériver des eaux de rivières pyrénéennes ou bien détourner l'eau de l'Ariège), les différentes maquettes furent systématiquement abandonnées, puisqu'elles n'assuraient pas un débit continu et suffisant pour permettre la navigation tout au long de l'année. Une autre difficulté évoquée fut d'amener l'eau jusqu'au seuil de Naurouze (ou seuil du Lauragais), lieu avec l'altitude la plus élevée (cent quatre-vingt-neuf mètres) sur le tracé prévu du canal, qui constitue donc le bief de partage.

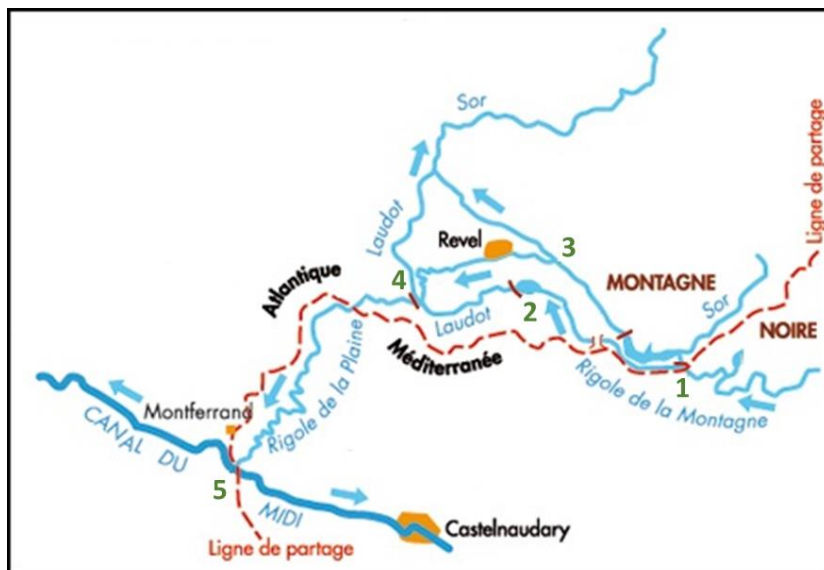
Au XVII^{ème} siècle, Pierre-Paul Riquet eut l'idée de contourner les eaux de la Montagne Noire afin d'alimenter le canal. Pour assurer un débit suffisant dans les deux versants du Canal, il envisagea un système d'irrigation complexe avec deux rigoles qui récupèrent les eaux de plusieurs rivières naturelles de la Montagne Noire, où la pluviométrie est plus importante, et les acheminent jusqu'à Naurouze. Deux bassins sont dans le même temps envisagés pour procurer un débit continu tout au long de l'année au canal.

Par conséquent, c'est seulement sous le règne de Louis XIV que le projet se concrétise, sous l'impulsion de Colbert, ministre et contrôleur général des finances. En effet, différents arguments, comme les enjeux politiques et économiques évoqués plus haut ainsi que le développement du commerce du blé sont avancés. Suite à diverses études de faisabilité et la construction de Rigoles d'essai, l'édit royal d'octobre 1666 autorise le début des travaux au 1^{er} janvier 1667. Après quatorze années de travaux, grâce à plus de douze milles personnes au plus fort de la construction qui ont excavé près de sept millions de mètres cubes, le Canal est inauguré et mis en service en 1681.

Simultanément, le réservoir de Saint-Ferréol, d'une contenance de six millions trois mètres cubes, fut construit entre 1667 et 1672 également sous la direction de Pierre-Paul Riquet. La digue sera rehaussée et épaissie par Vauban en 1691. Le Lampy-Vieux d'une contenance d'un million sept mètres cubes (remplacé par le Lampy Neuf) sera construit au siècle suivant entre 1777 et 1782. Prévu par Pierre-Paul Riquet mais réalisé en 1957, le barrage des Cammazes d'une capacité de vingt millions de mètres cubes est mis en eau sur le Sor. Il finalise le système d'alimentation du canal puisque quatre millions de mètres cubes y sont destinés mais permet en particulier d'approvisionner près de deux cent communes en eau potable. De la même manière, le barrage de la Galaube permet d'alimenter en eau le Canal, mais a principalement été construit, en 2000 pour compléter l'alimentation en eau potable du barrage des Cammazes.

Ainsi, la Rigole de la Montagne, d'une longueur de vingt-quatre kilomètres, capte les eaux de l'Alzeau, de la Bernassone, du Lampy et du Rieutort et les achemine jusqu'au lieu-dit Conquet (1), où elles peuvent éventuellement être dérivées vers le Sor, en amont du barrage des Cammazes. La Rigole de la Montagne se déverse ensuite dans le Laudot, sur lequel se trouve le réservoir de Saint-Ferréol (2).

Dans le même temps, la Rigole de la Plaine prend son origine dans le Sor, au lieu-dit « Pont-Crouzet » (3). À l'épanchoir des Thoumazes (4), le Laudot rejoint la Rigole de la Plaine ; cet ouvrage permet de réguler le niveau d'eau de la Rigole, parallèlement à un contrôle du débit d'eau en sortie du réservoir de Saint-Ferréol. L'ensemble des eaux sont enfin canalisées jusqu'au seuil de Naurouze (5). La figure 2 ci-dessous schématise l'alimentation en eau du Canal du Midi.



Alimentation en eau du Canal du Midi

1. Conquet
2. Lac de Saint-Ferréol
3. Pont-Crouzet
4. Epanchoir des Thoumazes
5. Seuil de Naurouze

Figure 2: Alimentation en eau du Canal du Midi (Source : <http://www.couleur-lauragais.fr/>, modifications : Laura Pessato)

L'ensemble de ce système permet d'assurer les quatre-vingt-dix millions de mètres cubes nécessaires au bon fonctionnement du Canal du Midi. Aujourd'hui, bien que les eaux de la Montagne Noire constituent les principales ressources du Canal, d'autres cours d'eau permettent son alimentation, en veillant notamment à compenser les pertes dues à l'évaporation. Ainsi, la Rigole de la Plaine constitue la seule source d'alimentation du Canal du Midi entre Toulouse et Carcassonne.

B. La Rigole de la Plaine, un paysage d'exception

La Rigole de la Plaine s'écoule donc du lieu-dit « Pont-Crouzet » à Sorèze (31) jusqu'au seuil de Naurouze à Montferrand (11) sur une longueur de trente-huit kilomètres. Elle suit la ligne de partage des eaux entre le bassin versant méditerranéen et celui de la Garonne, avec un dénivelé de vingt-et-un mètres depuis la prise d'eau jusqu'au seuil de partage des eaux. Elle est en outre alimentée principalement par le Sor et par le réservoir de Saint-Ferréol, qui stocke diverses eaux de la Montagne Noire. Elle fut creusée à la fin des années 1660, dans la première phase de travaux du Canal du Midi, car le système d'alimentation était indispensable à la mise en eau du Canal. Sur l'ensemble de son linéaire, la Rigole a une largeur d'en moyenne deux mètres, puisque son calibre avait été doublé dans la première moitié du XVIII^{ème} siècle. Elle est longée d'un sentier autrefois utilisé comme chemin de halage, et l'ensemble est cerné de deux rangées d'arbres.



Figure 3: Rigole de la Plaine vue du ciel
(Source : <http://philippe.dufour9.free.fr/>)

1. Une multitude de paysages

À cheval entre trois départements, la Rigole du Canal du Midi serpente le Lauragais, région historique et culturelle, sur une quarantaine de kilomètres. Elle occupe une superficie

de deux-cent-trente hectares. La Rigole suit les courbes de terrain en conjuguant lits naturels de rivières et chenaux artificiels pour la plupart du linéaire. Sur sa longueur sont présents 68 ouvrages d'art dont des ponts, des déversoirs et des épanchoirs.

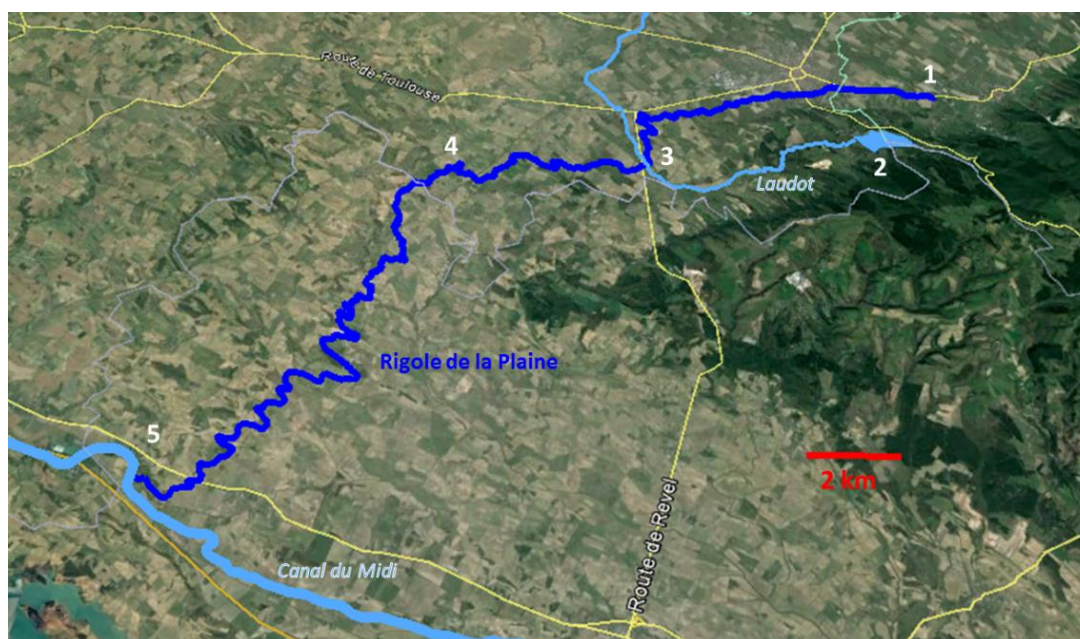


Figure 4: Tracé de la Rigole de la Plaine (Source : Laura Pessato, Google Earth)

(1) Pont-Crouzet : La prise d'eau de la Rigole de la Plaine se réalise au Pont-Crouzet, dans le Tarn. Les eaux du Sor sont acheminées dans la Rigole à travers une vanne plus ou moins ouverte. Sur la photo ci-contre, le Sor se déverse sur la droite de la figure, alors que la vanne sur la gauche marque l'origine de la Rigole.



Figure 5: Prise d'eau de la Rigole au Pont-Crouzet (Source : <http://mareemonti.canalblog.com/>)

La Rigole, en longeant le rebord de la Montagne Noire, se dirige ensuite vers le sud-ouest, dans la direction de Revel, où elle va traverser les moulins de Lauzy et du Roi, ainsi que le lieu-dit Port-Louis avant d'atteindre l'épanchoir des Thoumazes. Dans le même temps, les eaux de la Rigole de la Montagne se déversent dans le lac de Saint-Ferréol, situé à l'intersection de trois communes : Revel (Haute-Garonne, 31), Sorèze (Tarn, 81) et Les Brunels (Aude, 11).

(2) Le bassin de Saint-Ferréol : Le réservoir de Saint-Ferréol est un barrage d'une capacité de six millions trois mètres cubes, qui s'étend sur en moyenne soixante-quatre hectares, dans le vallon du Laudot. Il est également alimenté par diverses rivières de la Montagne Noire qui sont l'Alzeau, la Bernassone, le Lampy et le Rieutort. L'évacuation des eaux se fait à travers deux voûtes souterraines pour accéder au Laudot, jusqu'à rejoindre l'épanchoir des Thoumazes.

(3) L'épanchoir des Thoumazes : A partir du Pont Crouzet, la partie amont de la Rigole s'écoule jusqu'à l'épanchoir des Thoumazes (aussi appelé poste ou épanchoir du Laudot). Cet ouvrage créé en 1665 et réaménagé en 1749 est un ensemble de génie civil constitué de trois



épanchoirs, deux déversoirs et une demi-écluse. Un déversoir autorise l'évacuation des eaux en surface, alors qu'un épanchoir fonctionne à travers un système de vannes qui va permettre de réguler l'écoulement de l'eau en profondeur et par conséquent le débit de la Rigole de la Plaine, puisqu'un surplus d'eau (du Laudot ou bien de la partie amont de la Rigole) est directement renvoyé dans le Laudot.

Figure 6 : Epanchoir des Thoumazes (Source : Laura Pessato)

Quatorze kilomètres séparent l'épanchoir du Laudot au seuil de Naurouze à vol d'oiseau, mais la Rigole va serpenter pendant encore vingt-sept kilomètres dans la plaine du Lauragais. Jusqu'à celui-ci, la configuration de la Rigole est globalement homogène, mais on peut observer une grande diversité de paysages, le Lauragais étant un secteur rural et agricole. Sur ce tronçon, la Rigole de la Plaine est ponctuée de nombreux petits ouvrages tels que des aqueducs permettant la traversée des ruisseaux et canaux d'irrigation, des ponts, ainsi que d'un ouvrage particulièrement imposant qui fut le plus important du XIX^{ème} siècle : l'aqueduc de la voie ferrée. Cette construction permit le franchissement de la voie ferrée tout en étant assez large pour deux voies de service carrossables.



Figure 7: Aqueduc de la voie ferrée (Source : Laura Pessato)

(4) Le lac de Lenclas : La digue de Lenclas fut créée en 1968 dans un méandre de la Rigole de la Plaine. Il s'étend sur environ deux hectares dans la commune de Saint-Félix-Lauragais (31). Il est alimenté par les eaux du ruisseau le Fresquel enjambant la Rigole de la Plaine via un pont-aqueduc, qui sert également de déversoir dans le cas où les eaux de la Rigole montent en excès. Les eaux du lac se déversent par la suite dans la Rigole de la Plaine.

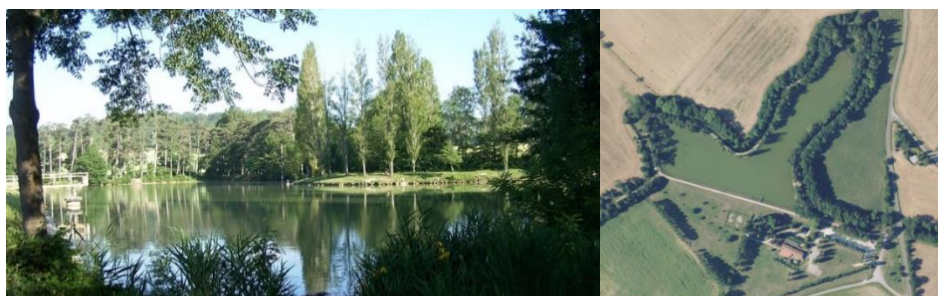


Figure 8: Lac de Lenclas vu de l'ouest et du ciel (Sources : <http://www.fleurs-paysages-pyrenees.fr/> et www.geoportail.gouv.fr/)

(5) Le seuil de Naurouze : Le seuil de Naurouze est le point culminant du Canal du Midi. Initialement, un bassin octogonal de trois cent quatre-vingt mètres devait récupérer les eaux de la Rigole de la Plaine avant de les déverser soit vers Toulouse, soit vers la mer Méditerranée. Mais, il fut rapidement comblé car il était trop souvent ensablé.



Figure 9 : Ancien bassin octogonal de Naurouze (Source : <http://philippe.dufour9.free.fr/>)

Figure 10 : Bief de partage des eaux, avec au premier plan la Rigole de la Plaine et, au second plan, le Canal du Midi où les eaux se dirigent soit vers la Méditerranée (vers la gauche de la photo), soit vers Toulouse (à la droite de la photo) (Source : J-F Benne, via <http://www.canaldumidi.com/>)

2. Une diversité floristique et faunistique

La Rigole en elle-même ainsi que le sentier qui la longe sont cernés de deux talus où s'alignent des rangées d'arbres en grande partie plantés par l'Homme. On note que la diversité arboricole est assez importante le long de la Rigole de la Plaine, par rapport aux berges du Canal du Midi qui sont majoritairement peuplées d'une seule espèce : le platane.

À la construction du canal, Pierre-Paul Riquet planta des arbres pour stabiliser les berges du Canal et des Rigoles, mais, au XVIII^{ème} siècle, ils sont progressivement remplacés par des mûriers pour l'élevage de vers à soie. Lorsque vint la fin de la culture de la soie ; au début du XIX^{ème} siècle, une politique de plantation introduit diverses espèces sur les bords du Canal du Midi et de la Rigole de la Plaine, telles que du Peuplier d'Italie, des saules, de l'Orme, des chênes, des frênes, du Pin Maritime et du platane en faible quantité. A partir de 1820, peupliers, frênes et ormes sont abattus en grand nombre et remplacés par des platanes puisque leur enracinement important sembla favorable à la solidité des berges et puisque le bois dur est apprécié pour le chauffage. Lorsque le Canal est devenu domaine public à la fin du XIX^{ème} siècle, le productivité a une moindre importance et se développe de plus en plus une végétation spontanée. Néanmoins, de par la valeur esthétique et l'ombrage qu'ils créent, les platanes restent l'espèce majoritaire, particulièrement sur le Canal du Midi où les plantations d'alignement sont associées à l'image du canal. La Rigole de la Plaine possède une relative plus grande diversité d'espèces puisque les politiques de replantation de platanes (ou d'autres espèces à l'heure actuelle) se concentrent sur le canal, où la notion de paysage est primordiale pour l'attractivité touristique. Effectivement, depuis le début des années 2000, les platanes sont de plus en plus atteints du chancre coloré, maladie provoquée par un champignon microscopique. A l'heure actuelle, des plans de gestion sont mis en œuvre par VNF à propos de la replantation suite à l'arrachage des platanes. Cependant, ils concernent

avant tout le Canal du Midi, puisque son image est fortement associée aux plantations d'alignement, ce qui est moins le cas pour la Rigole de la Plaine et car les platanes de la Rigole ne sont pas encore atteints par le chancre coloré.



Figure 11: Rigole de la Plaine en amont du lac de Lenclas
(Source : Laura Pessato)

De nos jours, les plantations d'alignement de la Rigole de la Plaine sont dominées par le chêne et le platane, mais sont aussi composées d'aulnes, de frênes, de Pins sylvestres, de thuyas, de cyprès et également, autour du lac de Lenclas, de peupliers. Le tronçon entre Pont Crouzet et le lac de Lenclas, plus près de la Montagne Noire, est dominé par les espèces résineuses (pins Sylvestre et Laricio).

Le Canal du Midi est défini comme une masse d'eau artificielle par la Directive Cadre sur l'Eau 2000/60/CE et en conséquence par la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006. Dans ce cas-là, le fonctionnement écologique est décrit comme un « potentiel » plutôt qu'un « bon état ». En ce qui concerne l'état chimique, il doit être classé comme « bon ». De la même manière que pour les autres cours d'eau, des états des lieux, des programmes de surveillance ainsi que des plans de gestion doivent être réalisés tous les six ans. La partie du Canal du Midi dans le SDAGE Adour-Garonne a un objectif de « bon potentiel » pour 2021 (initialement pour 2015, mais une dérogation a été accordée pour raisons techniques) considérant les états écologiques et chimiques. Dans la mesure où le Canal est une masse d'eau artificielle, il faut minimiser les incidents écologiques, tout en tenant compte des usages prioritaires qui sont la navigation et l'irrigation. Concernant le versant Méditerranéen, l'objectif du SDAGE Rhône-Méditerranée est un bon état écologique en 2027 (l'objectif ayant été reporté pour des raisons de faisabilité technique, l'état étant à l'heure actuelle indéterminé), puisqu'il était classé comme « moyen » en 2009. L'objectif de bon état chimique a été atteint en 2009 et a perduré en 2015. En effet, il n'y a pas de rejets industriels majeurs, mais les pollutions engendrées par la quantité considérable de péniches à l'année (bruit, agitation) nuisent à l'état écologique du cours d'eau, aussi artificiel soit-il. La rigole de la Plaine et le Laudot sont également considérés comme des masses d'eau artificielles, et sont respectivement codifiés FR921 et FRR151_2. Cependant, de par leurs tailles et de par leurs fonctions qui sont exclusivement l'alimentation en eau du Canal du Midi et le tourisme, aucun objectifs d'états écologique ou chimique ne sont fixés. Par extension des deux SDAGE, on présume qu'il faudrait surveiller les états écologiques et chimiques de la rigole de la Plaine, puisqu'elle constitue la principale source d'alimentation du Canal du Midi. Mais, aucune surveillance n'est effective à ce jour.

Concernant la diversité faunistique, elle est majoritairement piscicole de par la présence de berges artificielles qui limitent le développement de certaines espèces. Le Laudot

entre le réservoir de Saint-Ferréol et l'épanchoir des Thoumazes, ainsi que la rigole de la Plaine du Pont-Crouzet jusqu'en amont du Lac de Lenclas sont classés en première catégorie, comme on peut le voir sur la figure 12. Des truites farios y sont régulièrement déversées. En outre, chaque année, dans le lac de Lenclas, ont lieu des alevinages de gardons et des déversements de truites arc-en-ciel. La population piscicole de la rigole à partir du lac de Lenclas correspond principalement à celle retrouvée dans le Canal du Midi en deuxième catégorie. On y retrouve donc des chevaines, des carpes, des sandres, des gardons, des ablettes et des tanches. Par ailleurs, des sandres et des brochets sont déversés en plusieurs lieux du Canal chaque année.

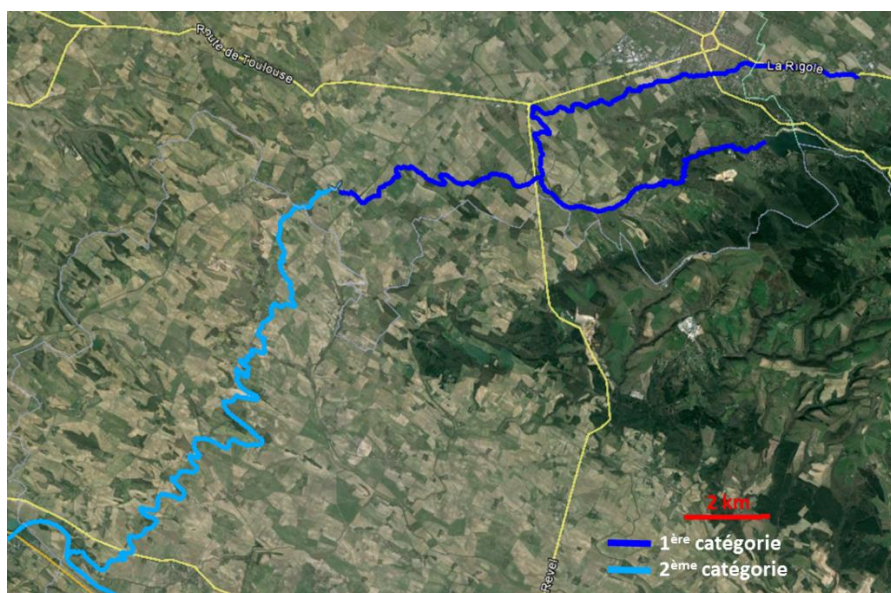


Figure 12: Catégories piscicoles du Laudot et de la rigole de la Plaine (Source : Laura Pessato, Google Earth)

La Rigole de la Plaine, sur trente-huit kilomètres, est donc le siège d'une grande diversité de paysages (pieds de la Montagne Noire, plaine du Lauragais), mais aussi de nombreuses espèces animales et végétales, bien que ce soit un cours d'eau artificiel. La majeure pratique qui en résulte est en conséquence principalement touristique.

C. Des usages majoritairement touristiques

Durant près de deux siècles, le Canal du Midi connut une navigation florissante dans le transport de marchandises, mais également dans le transport de personnes. Il fut en conséquence un réel vecteur de transport, mais aussi de communication et de développement économique. En effet, les vins et blés cultivés dans le Languedoc pouvaient être commercialisés sur l'ensemble du linéaire de Toulouse à Béziers, et jusqu'à Bordeaux via la Garonne. Au XVIII^{ème} siècle, le commerce s'étendit également jusqu'à Narbonne, puisque le canal de la Robine (construit en 1686 conjointement au canal du Midi) et le canal de Jonction creusé en 1780 permirent de relier la ville de Narbonne au Canal des Deux-Mers. Le Canal permet donc, pendant une certaine période, d'élargir la zone de vente des producteurs.

À l'avènement du chemin de fer au XIX^{ème} siècle, le transport fluvial connut un lent déclin, puisque il fut progressivement abandonné au profit du rail, plus régulier et plus rapide. Mais, alors que pour des fleuves tels que le Rhône, la Moselle ou la Seine, la navigation parvient à se stabiliser, le transport fluvial dans la Loire et dans la Garonne fut significativement restreint, jusqu'à être totalement renié à la fin du XX^{ème} siècle. En effet, en 1980, seules deux péniches assurent un trafic régulier d'un bout à l'autre du Canal du Midi, jusqu'à cesser leur activité en 1989.

Aujourd'hui, malgré une proportion d'eau réservée à l'irrigation, c'est particulièrement pour un usage touristique que le Canal est entretenu et valorisé. Effectivement, en 1991, lorsque l'exploitation du canal est confiée à l'établissement public Voies Navigables de France, le développement d'un quelconque trafic marchand est inenvisageable. Il va s'agir alors de développer l'attractivité du canal et de l'utiliser pour des fonctions touristiques, culturelles, sportives, de loisir et de logement. La principale fonction du Canal est donc la navigation de plaisance, puisque de nombreuses péniches parcourent l'intégralité du Canal du Midi au cours des vacances. Mais, la pratique touristique est largement développée sur les berges du Canal, comme nous le verrons ultérieurement. Néanmoins, certaines péniches sont habitées à l'année ; dans ces cas-là le Canal a une vraie fonction d'habitat. A l'heure actuelle, plus de deux mille péniches parcourent le Canal chaque année, mais ce sont uniquement des bateaux à vocation de plaisance.

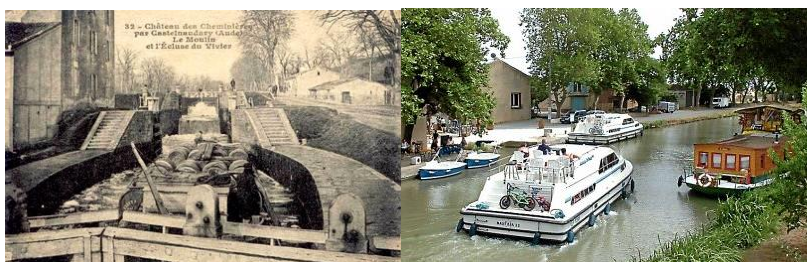


Figure 13: Transport de marchandises à l'écluse St-Roch, Castelnaudary (Source : <http://projetbabel.org/>)

Figure 14: Péniches sur le Canal du Midi (Source : <http://www.midilibre.fr/>)

Outre la navigation, l'une des raisons du maintien de la gestion du Canal du Midi fut l'irrigation. En effet, à l'heure actuelle, il peut approvisionner en eau près de quarante mille hectares de terres agricoles, le Lauragais étant un territoire de grandes cultures céréalières. L'ensemble de ces usages nécessitent un besoin en eau constant qui est assuré par l'écoulement continu de la Rigole de la Plaine.

De la même manière mais à bien moindre échelle, la Rigole de la Plaine fut navigable de Revel à Naurouze puisqu'elle disposait de quelques écluses qui permettaient le passage de bateaux. En effet, lors de la construction du canal du Midi, Riquet installe vingt-quatre écluses (en bois et plutôt sommaires) sur la Rigole de la Plaine afin de faciliter le transport des matériaux nécessaires aux divers chantiers. Néanmoins, cette navigation nuisait à l'approvisionnement en eau du bief de partage, elle a donc rapidement été interdite. Malgré de nombreuses demandes qui suggèrent la reprise de la navigation sur la rigole, elle ne sera

jamais relancée. A l'heure actuelle, des prélèvements individuels sont réalisés au fil de l'eau et les chemins de halage constituent des sentiers de balade, appréciés pour l'ombrage et l'ambiance paisible régnant à proximité de la Rigole.



*Figure 15: Rigole de la Plaine à Revel
(Source : Laura Pessato)*

Ainsi, le Canal du Midi est un canal à bief de partage reliant deux vallées en franchissant une crête, le seuil de Naurouze. Son alimentation est assurée par un système complexe de collecte des eaux de la Montagne Noire, qui sont acheminées à travers les Rigoles de la Montagne et de la Plaine. Cette dernière présente un tracé sinueux sur trente-huit kilomètres au cœur du Lauragais. Outre son usage premier qui est l'acheminement de l'eau, la Rigole a de véritables fonctions culturelles et touristiques qui ont toujours été liées à celles du Canal du Midi. Par ailleurs, sa gestion, son entretien et sa visibilité touristique sont inféodés à un grand nombre d'acteurs et à diverses sources de financement.

II. Un système d'acteurs complexe

De par son étendue, la Rigole de la Plaine impute sur une multitude de territoires, et en conséquence sa gestion et sa valorisation s'organisent de manière complexe entre différents acteurs.

A. Propriété

En premier lieu, l'ensemble du Canal du Midi, ainsi que des Rigoles d'alimentation associées sont propriétés de l'Etat depuis 1897. En effet, à l'époque de sa construction, le canal est attribué à Pierre-Paul Riquet, puisqu'il a financé environ vingt pour cent de l'ensemble du projet (le restant ayant été financé par le Roi et la province). Mais, puisque de nombreux frais s'ajoutèrent au fil des travaux, les descendants de Riquet continuèrent de payer environ deux millions de livres pendant un demi-siècle, ce qui les autorisa à rester propriétaires et gestionnaires du canal pendant cette période. Par la suite, la loi du 27 novembre 1897 signée du ministre des travaux publics Adolphe Turrel permet le rachat du Canal du Midi aux descendants de Riquet par l'état.

Aujourd'hui, le bassin de Saint-Ferréol et la Rigole entre Revel et Naurouze appartiennent au Domaine Public Fluvial. Néanmoins, il faut noter que le tronçon de Rigole entre Pont-Crouzet et Revel, ainsi que tout le linéaire du Laudot appartiennent à des propriétaires privés, généralement riverains des cours d'eau.

B. Gestion et entretien

En 1991, l'organisme décentralisé Voies Navigables de France (VNF) est créé et remplace l'Office National de la Navigation. À l'origine Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), c'est aujourd'hui un Etablissement Public à Caractère Administratif (EPA) qui est donc majoritairement soumis au droit public. Il gère le Canal du Midi et son système d'alimentation sous la tutelle du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable. Si l'on s'intéresse au tronçon Pont-Crouzet / Revel de la Rigole, ce sont les propriétaires privés qui entretiennent leurs terrains en bordure du chenal.

Suite à la disparition du trafic marchand, la régie de l'ensemble de l'ouvrage est orientée vers une gestion patrimoniale avec un développement des activités touristiques et culturelles. Les objectifs principaux de Voies Navigables de France concernant le Canal du Midi sont donc la promotion du tourisme fluvial et la conservation du patrimoine. La navigation étant interdite sur la Rigole de la Plaine, les principaux aménagements concernent son entretien et la préservation des paysages. Néanmoins, on remarque que l'entretien consacré à la Rigole est négligeable par rapport à la gestion appliquée sur le Canal du Midi, en termes de moyens humains et financiers mis en œuvre. Par exemple, deux cents millions d'euros sont investis sur vingt ans pour l'abattage et la replantation d'arbres, pour la défense des berges et pour d'autres mesures de protection seulement sur le Canal du Midi alors qu'à l'inverse, la Rigole fait l'objet de peu d'investissements de par sa sous-fréquentation.



Figure 16: Arbres élagués le long de la Rigole, près des Thoumazes (Source : Laura Pessato)

La principale mission que doit assouvir Voies Navigables de France est d'éviter l'ensablement et l'envasement provoqués par les alluvions du système d'alimentation et par l'accumulation d'herbes qui poussent en grande quantité au fond, pour ne pas nuire au tirant d'eau nécessaire à la navigation. Cependant, les opérations de dragage ne concernent pas les ruisseaux d'alimentation compte tenu de leur taille. En outre, les berges du Canal et des Rigoles ont tendance à s'effondrer sous l'action des ragondins qui se servent des racines des arbres comme nids. VNF se charge donc de la plantation d'arbres pour maintenir au maximum la terre des berges. Toujours à propos de la végétation, l'organisme endosse aussi l'ensemble des tailles et élagages de la végétation proche des voies d'eau. Enfin, Voies Navigables de France se charge de retirer les embâcles formés par des branches ou d'autres déchets d'origine anthropique.

Par conséquent, c'est l'Etat qui finance l'ensemble des actions d'exploitation et d'entretien sur le Canal du Midi et sur son système d'alimentation. Concernant la gestion administrative de la rigole, elle est accomplie par les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, distinctes jusqu'en 2016. Ce sont elles qui se chargent des autorisations de travaux et du suivi des contentieux.

C. Valorisation touristique

Outre la gestion effective de la Rigole par Voies Navigables de France, d'autres acteurs interviennent au sujet de sa conservation et de sa valorisation. En effet, certaines collectivités gagnent à participer à la valorisation de la Rigole pour en faire un atout touristique et patrimonial majeur. Elles définissent donc la politique de planification du territoire et peuvent initier des projets d'aménagement.

La Rigole de la Plaine, longeant la ligne de partage des eaux, est à cheval entre plusieurs administrations qui sont les Agences de l'Eau Rhône-Méditerranée et Adour-Garonne, les départements du Tarn, de la Haute-Garonne et de l'Aude (et donc les comités départementaux de tourisme associés) ainsi que les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, récemment fusionnées.

En effet, jusque la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral ainsi que les autres lois liées à la réforme territoriale, les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées constituaient deux entités distinctes, fusionnées en une seule depuis le 1^{er} janvier 2016. Cette fusion entre les deux régions, même si elle fut grandement contestée, donne lieu à la formation de grands pôles agricoles, touristiques, médicaux, industriels et de recherche favorables à un épanouissement économique de la région.

Alors que la plupart des caractéristiques majeures – telles que le nom de la région ou bien la préfecture – ne sont pas encore définies, la région met d'ores et déjà en avant ses atouts territoriaux qui constituent des enjeux touristiques majeurs. Ainsi, le site internet de la nouvelle région évoque d'ores et déjà les huit sites classés au patrimoine mondial de l'Humanité, les 4500 monuments historiques, les parcs nationaux, naturel marin et naturels régionaux mais aussi et surtout le canal du Midi, caractérisé comme un « trait d'union » entre les divers territoires des deux anciennes régions. On note donc la volonté de faire du Canal du Midi, associé à son système d'alimentation, un véritable symbole de la nouvelle région. Cette dernière a par ailleurs lancé une campagne de promotion des sites touristiques du territoire, intitulée « Mon nouvel horizon », où elle fait apparaître des images du Canal du Midi dès la première séquence.

De par son emprise, la Rigole de la Plaine traverse plusieurs collectivités territoriales au sein du Lauragais. Toutes ces municipalités visibles en figure 17 sont autant d'acteurs à impliquer lorsqu'une action de valorisation touristique est mise en œuvre. En effet, bien que l'exploitation soit confiée à Voies Navigables de France, les élus peuvent constituer des maîtres d'ouvrage s'ils envisagent des aménagements à proximité du chenal. Par ailleurs s'ajoutent, au sein des potentiels acteurs de la Rigole, les communautés de communes Lauragais-Revel-Sorézois et Castelnaudary-Lauragais-Audois.

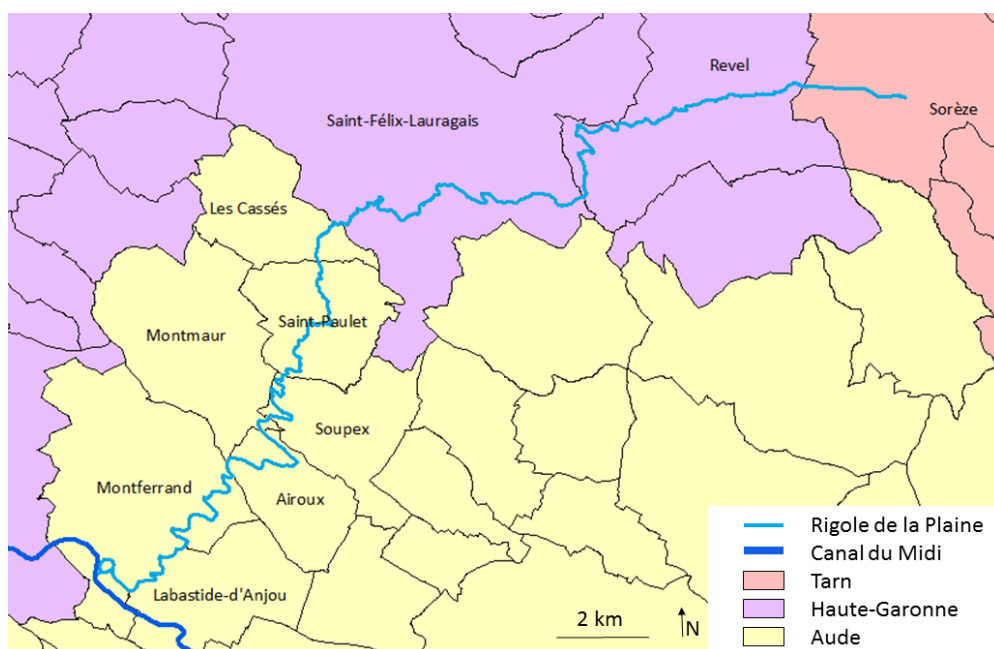


Figure 17: Communes traversées par la Rigole de la Plaine (Source : Laura Pessato, ArcMap, données : BDTOPO IGN)

Le groupement de communes Lauragais-Revel-Sorézois, qui regroupe vingt-sept municipalités, a été créé en 1994 sous la forme d'un district, et transformé en communauté de communes le 15 octobre 2001. Il est à l'origine de l'Office de Tourisme Intercommunal « Aux sources du Canal du Midi » qui utilise le système d'alimentation du Canal comme symbole du territoire. Assurément, le lac de Saint-Ferréol et la curiosité liée à la compréhension du système d'alimentation assurent une part conséquente de l'attractivité touristique de la communauté de communes. En réponse à cette attractivité, le Musée et Jardins du Canal du Midi, ouvert en 2008, évoque l'histoire, l'étendue ainsi que l'ensemble du système d'acheminement de l'eau du Canal du Midi. Cet organisme est géré par un syndicat mixte composé à soixante-dix pour cent de la région Midi-Pyrénées et à trente pour cent par la communauté de communes.

Le groupement Castelnaudary-Lauragais-Audois a été créé le 1^{er} janvier 2013 suite à la fusion de plusieurs anciennes communautés de communes. Il concentre aujourd'hui quarante-trois communes et constitue un socle à l'office de tourisme de Castelnaudary.

Par ailleurs, le restaurant « relais de Lenclas » a un rôle dans l'attractivité touristique du site puisque, même s'il ne constitue pas un décisionnaire dans la mise en place d'aménagements sur la Rigole, il engendre un afflux d'un certain nombre de touristes.

En outre, les sentiers qui longent la Rigole sont des chemins de randonnée qui sont classés GR653 par la Fédération Française de Randonnée Pédestre, et constituent une variante au GR7 en traversant la région Midi-Pyrénées de Dourgne jusqu'à Toulouse. Ce sont donc des chemins de grande randonnée, balisés en rouge et blanc le long du parcours. L'Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) a contribué à la réalisation d'une voie verte le long de la Rigole de la Plaine, mais seulement sur le secteur de la Haute-Garonne, qui a accordé davantage de financements que l'Aude puisque la région

Languedoc-Roussillon a été pendant longtemps peu favorable au développement touristique de la Rigole. Néanmoins, aujourd'hui, émerge une volonté d'aménager un parcours touristique de par la région Languedoc-Roussillon, suite à sa fusion avec la région Midi-Pyrénées, et par le Conseil Départemental de l'Aude.

Les financements qui concernent un quelconque aménagement touristique vont être pris en charge par les différents protagonistes qui entreprennent l'action. Néanmoins, des subventions régionales et européennes sont mises en place pour alléger les coûts supportés par les acteurs locaux.

Le programme LEADER (Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale) est un budget alloué par l'Europe réservé aux projets d'échelle locale sur des territoires ruraux. Dans la pratique, les pays élaborent une stratégie et un programme d'actions visant à promouvoir le développement rural et sont sélectionnés suite à un appel à projet régional. S'organisent alors des Groupes d'Action Locale (GAL) qui disposent d'un certain budget pour mettre en œuvre le programme d'action. A l'intérieur du GAL, le comité de programmation, constitué à cinquante pour cent de représentants privés et de cinquante pour cent de représentants publics sélectionne les projets qui seront financés par le programme LEADER.

Ici, c'est le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Pays Lauragais qui exerce à la fois la compétence Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), les missions de Pays et les fonctions du GAL Territoires du Lauragais. Le projet développé par ce GAL repose sur des principes de qualité du cadre de vie et des ressources locales, mais aussi sur le potentiel touristique du patrimoine et des territoires. Une des stratégies mises en œuvre est la valorisation des liaisons douces ; ainsi, à partir de 2015, des financements sont accordés au développement de l'itinérance dans le Lauragais, et notamment le long de la Rigole de la Plaine.

D. Synthèse des acteurs

Le Canal du Midi, de par son étendue et ses trois-cents-soixante kilomètres de voie d'eau, traverse quatre-vingt-trois communes réparties sur quatre départements (qui sont la Haute-Garonne, l'Aude, l'Hérault ainsi que le Tarn si l'on prend en compte les Rigoles d'alimentation). Il représente un enjeu majeur en termes d'attractivité touristique ce qui donne lieu à de nombreux conflits entre les usages.

Concernant la rigole de la Plaine, la situation est équivalente à celle du Canal du Midi dans le sens où un grand nombre de collectivités et d'organismes sont associés à la gestion et à la valorisation du site, comme on peut le voir ci-dessous (figure 18).

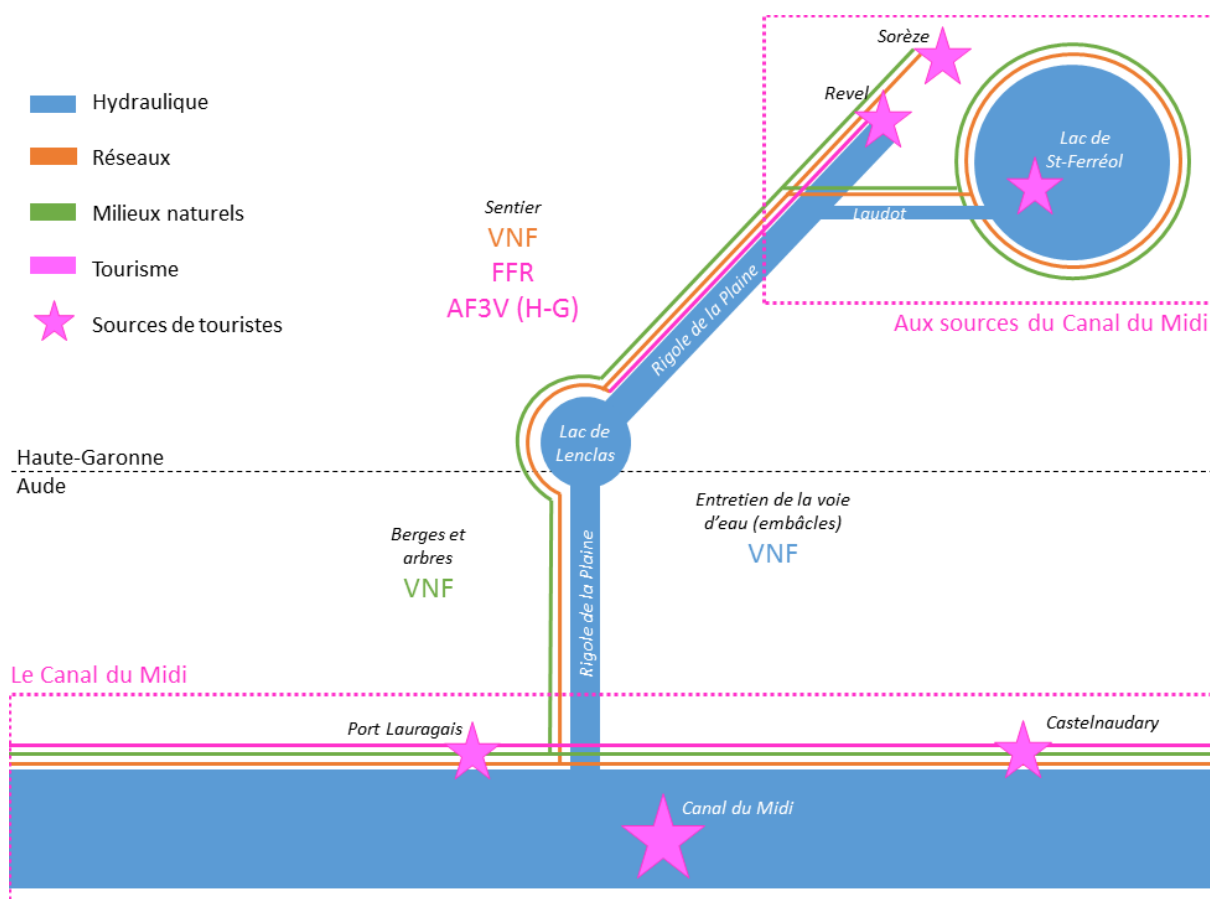


Figure 18: Schéma synthétique des acteurs associés à la Rigole de la Plaine (Source : Laura Pessato)

Ainsi, VNF prend en charge l'entretien du cours d'eau, des sentiers et des berges. Si l'on s'intéresse à l'aspect touristique de la Rigole, le triptyque Revel/Saint-Ferréol/Sorèze, avec le développement d'un label « Aux sources du Canal du Midi » est source d'une attractivité à l'échelle régionale, comme nous le verrons par la suite. Mais, c'est principalement le Canal du Midi qui constitue le générateur majoritaire de tourisme sur le territoire, avec les nombreuses péniches qui y circulent à l'année, et les multiples visiteurs qui s'arrêtent à l'aire d'autoroute « Port-Lauragais ».

Cet enchevêtrement d'acteurs, avec chacun leurs points de vue sur l'amélioration de la Rigole de la Plaine, complexifie la prise de décisions et donc la mise en œuvre concrète d'aménagements. Or, à l'heure actuelle, il n'existe pas d'entité commune qui fédérerait l'ensemble des acteurs de la Rigole de la Plaine à la différence de la Rigole de la Montagne, où la concertation entre les communes est favorisée à travers un cahier de gestion.

Finalement, l'ensemble des moyens mis en œuvre pour l'exploitation de la Rigole sont pris en charge par l'Etat, à travers VNF. Si un quelconque aménagement supplémentaire est envisagé, par exemple pour améliorer l'attractivité de la voie d'eau, les élus ont recours à des financements locaux et régionaux, mais aussi européens, notamment avec le programme LEADER visant à développer l'économie rurale. De ce fait, malgré une gestion identique par VNF, les deux tronçons de l'Aude et de la Haute-Garonne ne disposent pas des mêmes aménagements de par la variabilité des projets mis en œuvre par les conseils départementaux.

III. Une hétérogénéité dans les aménagements de la Rigole de la Plaine

La multitude d'acteurs et les variabilités de financement décrites précédemment influent sur la qualité des aménagements. En effet, même si l'ensemble du sentier qui longe la Rigole de la Plaine du Pont-Crouzet à Naurouze constitue un chemin de randonnée GR65, concernant les pistes cyclables, il existe un véritable morcellement entre les tronçons du Tarn, de la Haute-Garonne et de l'Aude. C'est pourquoi il va s'agir ici de détailler l'ensemble des tronçons (représentés sur la figure 19 ci-dessous) qui relient le triptyque « Aux sources du Canal du Midi » et le Canal du Midi en lui-même, en décrivant leur accessibilité et l'ensemble des équipements qui sont proposés.

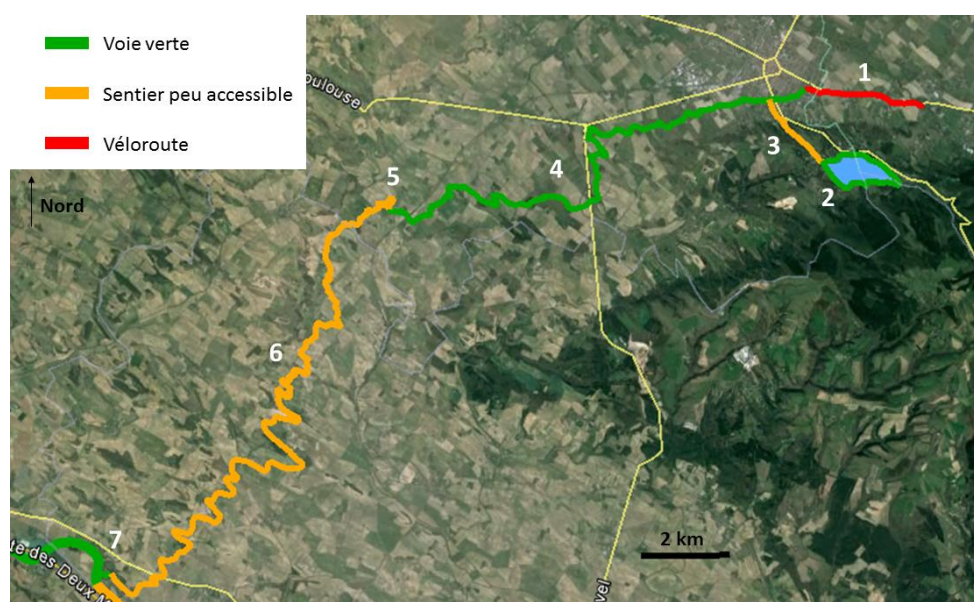


Figure 19: Accessibilité des différents sentiers (Source : Laura Pessato, Google Earth)

(1) Du Pont-Crouzet jusqu'à Revel, dans le Tarn, le tronçon est considéré comme une véloroute. D'après le guide France à vélo, France des voies vertes édité par l'ODIT (Observation, Développement et Ingénierie Touristique), une véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance, linéaire, continu, jalonné, sécurisé et incitatif (non obligatoire). Cet itinéraire est jalonné sur la route par le Conseil général du Tarn.

En effet, ce secteur constitue le seul tronçon de la Rigole où le chemin de halage n'est pas accessible au public. Cela signifie que les cyclistes doivent utiliser la route départementale D85 pour suivre la Rigole, et qu'il n'y a aucune piste réservée aux usagers cyclistes. L'unique matériel installé correspond à des panneaux plantés au bord des croisements de la départementale pour indiquer le parcours à suivre. Ce secteur d'environ trois kilomètres est donc majoritairement réservé à des cyclistes expérimentés ou bien à des adultes, mais peu recommandé car dangereux pour des promenades en famille. Il est peu utilisé par les visiteurs car ils préfèrent commencer leur trajet à partir de Revel, davantage touristique.

(2) Le lac de Saint-Ferréol, bien qu'à cheval entre les trois départements est accessible à n'importe quel usager. Une piste d'environ quatre kilomètres trois permet aux piétons, vélos, familles et personnes à mobilité réduite de se promener sur tout le contour du lac.



Figure 20: Piste sur la digue de Saint-Ferréol (Source : Laura Pessato)

(3) Un sentier de deux kilomètres permet ensuite de relier le lac de Saint-Ferréol au pont du Riat qui enjambe la Rigole à Revel. L'intérêt de ce tronçon est de proposer un parcours aménagé et exempt de toute circulation automobile, pour éviter le passage sur la route départementale D629 qui relie Revel à Saint-Ferréol. Cependant, la pente est très raide ; le parcours est donc peu accessible aux cyclistes amateurs dans le sens de la montée (trente minutes de montée, dont des passages avec dix pour cent de pente), et dangereux dans le sens de la descente (six minutes pour rejoindre Revel en partant de Saint-Ferréol). Il est néanmoins relativement bien indiqué. Un panorama, une table d'orientation ainsi qu'un point d'eau sont disponibles le long du parcours.

(4) De Revel au lac de Lenclas, en Haute-Garonne, le sentier qui longe la Rigole est classé comme voie verte. Une voie verte est un aménagement cyclable indépendant de la voie routière qui autorise la circulation de tous les déplacements non motorisés. Elle doit permettre par conséquent l'accueil des cyclistes, piétons, joggers et rollers, sans grande exigence physique particulière et sécurisée en conséquence.

Le sentier d'une quinzaine de kilomètres est aménagé sous forme de piste à partir du moulin du Roy, à l'est du centre-ville de Revel jusqu'au lac de Lenclas. Il est accessible aux marcheurs et aux cyclistes, mais les balades équestres y sont prohibées. Un revêtement perméable de deux mètres de large est en sable stabilisé. Il faut environ une heure pour réaliser le parcours Pont du Riat - Lac de Lenclas à vélo, sachant que le temps de trajet est relativement similaire en descente ou en montée puisque la pente est peu significative. Les touristes qui se promènent en marchant doivent compter trois heures et trente minutes pour atteindre le lac de Lenclas ou bien la ville de Revel. De nombreux panneaux ponctuent le trajet et indiquent le nombre de kilomètres restants jusqu'au lac de Saint-Ferréol ou bien jusqu'au lac de Lenclas. Par ailleurs, le parcours cyclable de la Rigole de la Plaine, mis en œuvre par le département de la Haute-Garonne, est grandement mis en avant puisque de nombreuses pancartes (figure 21) ont été installées le long de la voie et, au balisage rouge et blanc de la Fédération Française de Randonnée s'ajoute un balisage vert. Sur ce tronçon sont visibles l'ouvrage des Thoumazes et l'aqueduc de la voie ferrée, mais aucune pancarte n'est présente pour indiquer leur présence et expliquer leur utilité. En outre, il est à noter que la traversée de la départementale D624, en aval des Thoumazes, est très dangereuse puisque cette dernière est assez fréquentée. L'AV3V a d'ores et déjà demandé la sécurisation de cette traversée, mais à l'heure actuelle aucun aménagement n'a été mis en place.



Figure 21: Pancartes indiquant le parcours cyclable de la Rigole de la Plaine au lac de Lenclas (Source : Laura Pessato)

(5) Le lac de Lenclas est cerné d'une piste d'un kilomètre accessible aux usagers. Le parcours est abordable aux cyclistes et aux piétons mais quelques racines d'arbres et un certain nombre de creux sur la piste peuvent importuner les personnes à mobilité réduite (personnes en fauteuil roulant, personnes âgées, etc.). De nombreuses tables de pique-nique, des toilettes publiques ainsi qu'une aire de jeux sont disponibles sur le contour du lac, permettant aux visiteurs de réaliser une pause dans leur parcours.



Figure 22: Tables de pique-nique et aire de jeux en contrebas du lac de Lenclas (Source : Laura Pessato)

(6) Du lac de Lenclas à Naurouze, le tronçon qui sillonne l'Aude sur vingt kilomètres ne présente aucun parcours aménagé. Dans l'Aude, la Rigole de la Plaine a suscité moins d'attention que le tronçon en Haute-Garonne, il dispose donc de moins d'aménagements ; le sentier est en terre ce qui entraîne la présence de nombreuses racines et de creux dans le parcours. De plus, aucune signalétique n'est à mentionner, mis à part le balisage rouge et blanc de la Fédération Française de Randonnée Pédestre. L'ancien chemin de halage est praticable par temps sec (mais reste dangereux pour un usage familial) mais accessible seulement en VTT pour les cyclistes les plus confirmés par temps de pluie. Gagner le lac de Lenclas ou le seuil de Naurouze par voie cyclable est donc réalisable en une heure et trente minutes. Il faut donc prévoir environ cinq heures si l'on souhaite longer la Rigole à pied, mais il est possible d'atteindre Naurouze relativement plus rapidement en ayant recours à la route.

(7) A partir du bassin de Naurouze, il est possible de rejoindre les voies cyclables du Canal du Midi, sachant que la section jusqu'à Toulouse est une voie verte, alors que le chemin de halage entre Naurouze et Carcassonne est plus abîmé.

La Rigole constitue donc de manière physique un lien entre plusieurs lieux touristiques mais, on remarque tout de même une fracture touristique entre ses deux extrémités.

Partie II - ENJEUX : *Une fracture entre le Canal du Midi et « Aux sources du Canal du Midi »*

I. Un attrait pour le tourisme fluvestre

Contrairement au tourisme maritime qui a tendance à se stabiliser au cours du temps, le tourisme fluvial attire chaque année davantage de visiteurs. Ce type de tourisme désigne l'ensemble des activités pratiquées sur les rivières, fleuves et canaux, c'est-à-dire navigation de plaisance, nautisme de proximité (canotage) et natation, mais cela ne concerne pas le Canal du Midi où la baignade n'est pas autorisée. Le tourisme fluvial peut aussi intégrer celles qui s'exercent le long de la voie d'eau, mais on parle plutôt de tourisme fluvestre, à mi-chemin entre tourisme fluvial et tourisme à vélo. Ce concept évoque davantage tout ce qui concerne l'itinérance aux abords du chenal, comme les randonnées pédestres ou les vélos, et se manifeste dans la pratique par la création de voies vertes ou de véloroutes et la réhabilitation des chemins de halage. Le tourisme fluvestre correspond à un tourisme de repos de par certaines caractéristiques comme l'isolement et le calme. Il se prête à la promenade, aux pique-niques et à la pêche. Outre la pratique de plein-air, c'est aussi l'aspect patrimonial qui intéresse les promeneurs. Par exemple, sur le canal de Bourgogne, une étude a montré que les différentes motivations à ce type de tourisme étaient le calme (cinquante-sept pour cent des personnes interrogées), l'originalité (quarante-sept pour cent), la nature (quarante et un pour cent) et la découverte de la région (trente pour cent).

La Rigole de la Plaine n'étant pas navigable, il va s'agir de s'intéresser à l'aspect itinérance du tourisme fluvestre, malgré que la présence de la voie d'eau soit primordiale pour développer une attractivité touristique. L'étude *Voies vertes : fréquentation et impacts* réalisée en 2002 a permis de mettre en avant les différentes pratiques des usagers des voies vertes. Ainsi, soixante et onze pour cent des personnes utilisent les voies vertes pour se promener, alors que pour vingt et un pour cent, c'est l'aspect sportif de la voie qui prime. Enfin, sept pour cent les utilisent dans une pratique utilitaire et un pour cent car elles sont incluses dans leur itinéraire. La fréquentation de la voie verte se fait en majorité en famille (trente-deux pour cent) et entre amis (vingt-sept pour cent). Selon l'ODIT, les voies vertes accueillent librement cinq types d'usagers, chacun se déplaçant à leur rythme :

- **Les cyclistes** : la pratique dominante est celle des loisirs de faible intensité sur des distances assez courtes, puisque les sportifs vraiment soucieux de leur performance utilisent rarement les voies vertes (cohabitation avec usagers plus lents, fractionnement des parcours). Ils peuvent réaliser des itinéraires relativement longs.
- **Les rollers** : les pratiques se révèlent assez proches de celles des cyclistes, mais ce mode de déplacement s'utilise sur de plus courtes distances et plus entre amis qu'en famille.
- **Les piétons** : On distingue deux types de piétons, les promeneurs à pied (ou randonneurs) et les joggers. Les promeneurs à pied utilisent ordinairement la voie verte

pour un usage familial (ce qui inclue les balades du week-end et l'utilisation de poussettes) alors que la randonnée se pratique davantage en club. Les joggeurs résident généralement à proximité d'une voie verte et pratiquent souvent leur activité seuls.

- **Les personnes à mobilité réduite** : Elles concernent dix pour cent de la population française et les voies vertes représentent des parcours abordables et sécurisées pour elles, comme pour n'importe quel autre usager. Ces itinéraires doivent néanmoins être adaptés aux divers types de handicap (moteur, visuel, auditif, mental).
- **Les cavaliers** : De manière générale, ils sont autorisés à emprunter les voies vertes, mais cela est parfois redouté par les autres usagers et leurs passages exigent des revêtements particuliers.

En outre, les principales motivations liées aux loisirs et aux vacances recensées dans la clientèle des voies vertes sont : le besoin de nature, la sensibilité à la qualité de vie, un rejet du tout marchand, une recherche de partage, le développement des courts séjours et la découverte du patrimoine et des produits du terroir. La Rigole de la Plaine pourrait répondre à ces demandes, puisqu'elle représente un support d'activités de plein air dont le linéaire forme un cours trajets entre deux sites hautement touristiques.

II. Deux pôles grandement touristiques

A. Le Canal du Midi

Le Canal du Midi est un site renommé au niveau régional, mais aussi à des échelles nationales et internationales. Cet ouvrage du XVII^{ème} siècle constitue un vrai instrument touristique de par ses intérêts patrimoniaux, techniques et paysagers. C'est d'ailleurs l'ensemble de ces facteurs qui ont motivé de multiples classements à divers degrés.

Dans un premier temps, le domaine public fluvial du Canal du Midi a été classé au patrimoine mondial de l'Humanité dans la catégorie « paysage culturel » le 7 décembre 1996. L'UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) considère qu'il présente une valeur exceptionnelle et qu'il doit appartenir à l'héritage commun de l'humanité. L'organisme s'assure donc que l'Etat, signataire de la convention, respecte plusieurs missions telles que la conservation, la gestion et la transmission aux générations futures. A son tour, l'Etat contrôle que chaque modification des abords ou d'un ouvrage du Canal de Midi est compatible avec les enjeux de l'UNESCO ; il est garant de la protection du bien. Depuis le 4 avril 1997, le Canal constitue en outre un site classé (loi de 1930) par le ministère de l'environnement. De la même façon que le classement au patrimoine de l'UNESCO, cette appartenance justifie que le site présente un caractère exceptionnel qui doit être régulièrement surveillé. Par ailleurs, de nombreux monuments historiques classés et inscrits (loi de 1913) ponctuent le Canal ; les abords du Canal eux-mêmes devant être classés au titre des monuments historiques durant l'année 2016 (le projet ayant suscité de vifs débats en 2015). Enfin, la présence de nombreux sites Natura 2000, de Zones Naturelles d'intérêt

Ecologique, Faunistique et Floristique ainsi qu'une réserve naturelle nationale et un parc naturel régional jalonnent le parcours du Canal.

Malgré de nombreux débats soulevés par différents types de classements, l'ensemble des titres accordés au Canal du Midi suscitent un intérêt certain des visiteurs. Autrefois considéré comme un outil de commerce, il représente à l'heure actuelle un véritable patrimoine, ce qui lui vaut une réelle attractivité touristique, enrichie par les divers classements qui lui sont octroyés. Ainsi, la voie d'eau assure à elle seule vingt pour cent du tourisme fluvial français. En effet, si le transport de marchandises a cessé sur le canal du Midi, il constitue toujours un haut lieu de passage puisqu'environ un million cinq cent mille visiteurs le fréquentent tous les ans à pied, en bateau ou à vélo.

Un grand nombre de touristes découvrent le Canal du Midi à travers des balades sur l'eau, par l'utilisation de péniches ou bien la pratique de l'aviron. Mais, une proportion non négligeable de visiteurs circule le long du Canal, directement sur le chemin de halage, via la randonnée pédestre, le cyclisme ou le roller. Le long du Canal du Midi, l'activité touristique se manifeste essentiellement avec les vacanciers qui parcourent le Canal du Midi d'une extrémité à l'autre durant l'été. Mais, une autre fréquentation notoire concerne celle de l'aire d'autoroute de Port Lauragais, à deux kilomètres du seuil de Naurouze. Outre la clientèle de passage de l'autoroute, certains usagers viennent pour découvrir l'aire de Port Lauragais, goûter aux produits du terroir et profiter des différentes activités proposées sur le site (par exemple, depuis le mois de mai 2016, les touristes peuvent faire des balades à canoë ou pratiquer le stand-up paddle.

Le classement du Canal du Midi au patrimoine mondial de l'UNESCO n'a apporté aucun moyen financier supplémentaire pour l'entretien du canal mais c'est véritablement un surcroît de notoriété qui a permis un accroissement régulier de la fréquentation touristique, en engendrant une renommée mondiale au Canal du Midi. C'est pourquoi, à l'heure actuelle, soixante-dix à quatre-vingts pour cent des touristes sont étrangers (principalement allemands, suisses et britanniques). Cela équivaut à près d'un million deux cents mille visiteurs étrangers chaque année sur ou le long du Canal. Au plus fort du trafic, dix mille passages de péniches sont dénombrables chaque année sur le Canal du Midi.



Figure 23: Touristes sur le Canal du Midi (Source : <http://www.creme-de-lanquedoc.com/>)

De par sa fréquentation, le Canal du Midi est donc également générateur d'activités économiques, aux retombées annuelles estimées à cent vingt-deux millions d'euros. En effet,

selon la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, près de trois cent cinquante entreprises et deux mille emplois directs seraient liés à l'activité du Canal. Par ailleurs, la nouvelle région place fortement en avant l'histoire commune entre les deux régions en utilisant l'attrait des touristes pour la plaisance. En effet, le Canal est un réel enjeu pour la région et il constitue un lien entre divers territoires, en symbolisant la fusion entre les deux anciennes divisions administratives.

Toutefois, certaines problématiques viennent perturber la gestion du Canal du Midi, et la vision que s'en font les touristes. Les plantations d'alignement vieillissent et sont de plus en plus atteintes par le Chancre coloré, les racines détruisent les sentiers et les berges s'érodent sous l'effet du temps, des animaux (ragondins) et des vaguelettes engendrées par le passage des bateaux. Ces péniches polluent notamment le Canal par le rejet d'eaux usées. De plus, les revêtements du sentier qui longe la voie d'eau présente un certain nombre d'hétérogénéités et les tronçons sont parfois étroits, parfois plus larges, ce qui a tendance à déstabiliser les cyclistes. Enfin, le problème majeur est la surfréquentation touristique de certains tronçons alors que d'autres territoires, aux abords du Canal, comme la Rigole de la Plaine, manquent de mise en valeur et nuisent à l'image globale du Canal. Une autre problématique concerne la qualité de l'eau du Canal, mais elle concerne seulement l'aspect visuel de l'ouvrage ; elle ne constitue pas une priorité tant que le tirant d'eau est assuré pour la navigation. Malgré que ce soit un ouvrage extrêmement abimé car il demande beaucoup d'entretien que VNF a du mal à régir, le Canal du Midi est à l'heure actuelle énormément fréquenté, ce qui influe sur les autres sites remarquables à proximité, et notamment le triptyque « Aux sources du Canal du Midi ».

B. Aux sources du Canal du Midi

Comme expliqué dans la première partie, le Canal du Midi est alimenté par deux rigoles qui acheminent l'eau de la Montagne Noire jusqu'au seuil de Naurouze. Depuis 2010, la communauté de communes Lauragais-Revel-Sorèzois utilise ce système d'alimentation sous la forme du label « Aux sources du Canal du Midi », regroupant trois sites principaux (avec trois offices de tourisme distincts mais gérés conjointement) qui sont les communes de Revel et de Sorèze et le lac de Saint-Ferréol.

La ville de Revel, au pied de la Montagne Noire, en Haute-Garonne compte plus de neuf mille habitants. Son principal atout touristique est une halle du XIV^{ème} siècle surmontée d'un beffroi autour duquel s'organise la ville. Chaque samedi, elle est le lieu d'un marché classé parmi les cent plus beaux de France et source d'une certaine activité économique. En outre, l'artisanat du Meuble d'Art se perpétue depuis le XIX^{ème} siècle ce qui est à l'origine d'un musée du bois et de la marqueterie (qui a accueilli dix mille visiteurs en 2014) et qui a permis la labellisation « Ville et Métiers d'art » de la commune. Revel a également été classée « Station verte » puisqu'elle est considérée comme performante en terme d'éco-tourisme par la Fédération Française des Stations Vertes de Vacances et des Villages de Neige. Davantage en altitude, dans la Montagne Noire, le lac de Saint-Ferréol, à cheval sur trois départements,

est le lieu d'une haute fréquentation touristique. Le sentier qui entoure le lac, les plages, la gerbe d'eau activée en été sont autant de facteurs attractifs pour les touristes. Par ailleurs, les Musée et Jardins du Canal du Midi ont attiré en 2014 plus de douze mille visiteurs. Enfin, à Sorèze, dans le sud du Tarn, ce sont principalement l'abbaye école fondée en 754, le Musée Dom Robert et de la Tapisserie du XXème siècle et le Musée du verre qui attirent les visiteurs.



Figure 24: Beffroi de Revel (Source : <http://www.france-voyage.com/>)

Figure 25: Lac de Saint-Ferréol (Source : <http://www.tourisme-lavaur.fr/>)

Figure 26: Abbaye-école de Sorèze (Source : www.campingsaintmartin.com)

Cette organisation touristique intercommunale forme un « triptyque » propice à l'attrait de nouveaux visiteurs. En effet, le regroupement des trois offices de tourisme permet d'élargir l'offre touristique sur un même territoire et est favorable à un meilleur accueil des touristes. Cela a engendré le classement du label « Aux sources du Canal du Midi » aux grands sites de Midi-Pyrénées. Malgré cela, la fréquentation du triptyque y est moindre que sur le Canal, puisque les Rigoles de la Montagne et de la Plaine n'ont pas une renommée internationale. Par exemple, en 2014, quatre-vingt-quinze mille visiteurs ont été dénombrés à l'office de tourisme Lauragais-Revel-Sorèzois alors que deux-cent vingt-quatre mille personnes se sont arrêtées à Port Lauragais. Cependant, il est essentiel de noter que la fréquentation du triptyque est en hausse alors que celle du Canal du Midi, déjà maximale, varie au fil des années. Ainsi, à l'office de tourisme Lauragais-Revel-Sorèzois, les visiteurs étaient vingt-cinq pour cent plus nombreux en 2015 par rapport à 2014 (et jusqu'à trente-huit pour cent en saison). Cela s'explique par un intérêt de la population locale pour le terroir et les paysages ruraux.

Or, comme on peut le voir sur la figure 27, la population de la région est en constante augmentation, puisqu'elle croît en moyenne de 0.8 pour cent par an. La région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées constitue de cette manière l'une des régions dont la croissance démographique est la plus forte en France.

Cette évolution démographique positive est favorable à l'arrivée de potentiels touristes, puisque le Canal du Midi est un axe majeur et un symbole de la nouvelle région.

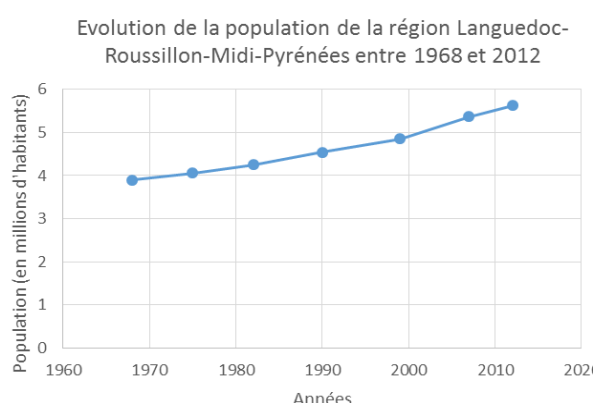


Figure 27: Evolution de la population de la région entre 1968 et 2012 (Réalisation : Laura Pessato, Source : INSEE)

Même si le Canal du Midi a toujours suscité un attrait particulier, le classement de l'ouvrage au patrimoine mondial de l'Unesco du fait de ses intérêts historiques, patrimoniaux et paysagers entraîne depuis 1996 une importante attractivité touristique. A une moindre ampleur, le triptyque « Aux sources du Canal du Midi » est également très prisé mais charme des visiteurs d'origine davantage locale. Beaucoup de touristes rejoignent Revel ou Saint-Ferréol par curiosité de comprendre le label « Aux sources ». Ils viennent donc aux offices de tourisme par l'attrait d'un label qui contient « Canal du Midi », plus que par une envie profonde de connaître les villes de Revel ou de Sorèze. Cependant, cette situation ne concerne pas l'ensemble des touristes. La Rigole relie physiquement ces deux pôles touristiques, mais le peu d'aménagement engendre des problèmes d'accessibilité et nuit à sa fréquentation.

III. La Rigole, un potentiel insuffisamment exploité

La Rigole de la Plaine qui relie Revel à Naurouze dispose de nombreux atouts. Tout d'abord, le sentier de la Rigole en lui-même présente un grand intérêt. Effectivement, la présence d'une voie d'eau, à laquelle s'ajoute une ambiance paisible, attirent de nombreux usagers. De plus, les promenades s'établissent sur le chemin de halage et non sur la route, ce qui sécurise les déplacements et permet de profiter de l'aspect naturel du site à l'ombre de la végétation qui entoure la Rigole. Certaines caractéristiques évoquent pour ainsi dire l'apparence sauvage du lieu alors que c'est à l'origine un cours d'eau artificiel.

La Rigole est également intéressante puisque qu'elle permet la confluence entre divers sites touristiques de la région. Tout d'abord, la prise d'eau, au Pont-Crouzet, se trouve à deux kilomètres seulement de Sorèze. Puis, le centre-ville de Revel et son beffroi sont à huit cents mètres de la Rigole. La voie d'eau serpente ensuite dans le Lauragais, caractérisé par des cultures céréalières sur de grandes parcelles ouvertes. La digue de Lenclas a une fréquentation très locale et charme les familles. En effet, le tour du lac est rapide à accomplir, de nombreuses tables de pique-nique sont installées et l'aire de jeu est très appréciée par les enfants. D'autres patrimoines ou paysages d'exception se situent aux alentours de la voie d'eau, comme le panorama de Saint-Félix-Lauragais sur les hauteurs du Lauragais.

L'ensemble de ces atouts ont assigné la Rigole à plusieurs classements. Tout d'abord, elle a été classée, comme le Canal du Midi, au patrimoine mondial de l'Humanité dans la catégorie « paysage culturel » le 16 octobre 2001 et un certain nombre d'ouvrages d'art ont été reconnus monuments historiques : la prise d'eau (Pont-Crouzet), le lac de Saint-Ferréol, l'épanchoir du Laudot, le bassin de Naurouze et le bief de partage des eaux. En outre, le classement de la Rigole en « Site classé Languedoc-Roussillon » a été motivé par des facteurs historiques, scientifiques et paysagers :

- Elle est, de par sa création au XVII^{ème} siècle, un témoignage de plusieurs siècles d'histoire, puisqu'elle a fréquemment été optimisée depuis les années 1670.

- La technicité hydraulique de la Rigole, ainsi que des divers ouvrages hydrauliques qui jonchent son parcours, à laquelle s'ajoute une qualité architecturale notable, constituent un argument scientifique supplémentaire à son classement.
- Enfin, son tracé sinueux, son décor spécifique et la diversité d'ambiances tout au long du parcours ont également motivé son classement en « Site classé ».

L'Etat veut procéder à un « classement au titre des sites » du Canal du Midi et de ses rigoles, afin de préserver les paysages qui bordent les voies d'eau puisqu'à l'heure actuelle seule existe une zone tampon couvrant tout le territoire administratif des communes traversées. Mais, ce classement est vivement contesté par la communauté de communes Lauragais-Revel-Sorèzois et par le comité syndical du Pays Lauragais qui lui reproche d'être trop contraignant pour le développement des territoires et la pérennisation de l'agriculture.

Autre problématique associée à la Rigole de la Plaine, les hôtels, les gîtes et les campings de l'ensemble du Pays Lauragais desservent plusieurs zones très fréquentées (cela est nécessaire pour assurer la recette des différents hébergements) mais sont logiquement situés dans des zones relativement urbaines, comme Revel ou Sorèze. Même si l'ensemble du chemin de halage est désormais accessible à tous, certains touristes ne vont pas le parcours pour diverses raisons. La principale cause est le fait que le sentier de la Rigole parcourt le Lauragais de manière linéaire, il ne forme pas une boucle. Par exemple, une famille stationne sa voiture à Revel et loue des vélos. Elle parcourt la Rigole jusqu'au lac de Lenclas (une heure de balade). Puis, pendant qu'un adulte surveille les enfants, l'autre adulte est obligé de remonter la Rigole à vélo pour aller chercher la voiture et ainsi rejoindre à nouveau le lac pour récupérer le reste de la famille. Cela montre l'importance des boucles dans l'itinérance.

De par la diversité des acteurs, les aménagements qui accompagnent la Rigole de la Plaine sont disparates et cela influe sur le type de touristes qui viennent se promener. Par exemple, dans l'Aude, la Rigole va plutôt intéresser les sportifs alors que la Haute-Garonne, avec l'installation de la voie verte, a cherché à attirer une fréquentation plus familiale. La DREAL Languedoc-Roussillon a recensé quelques points noirs de la Rigole. Certains ouvrages et certains bâtiments en bordure de voie d'eau sont de mauvaise qualité architecturale, ou bien dégradés voire ruinés. De plus, la Rigole n'est pas assez mise en valeur dans son ensemble, ainsi que le seuil de Naurouze ou d'autres sites traversés par le chenal artificiel ; cela signifie par exemple que les services d'accueil du public sont insuffisants. Le GAL Terroirs Lauragais, porté par le pays Lauragais, cherche à réduire ces disparités et à mettre plus en avant la Rigole de la Plaine. Mais, ce GAL et les financements associés sont assez récents, donc la mise en œuvre des projets débute à peine.

La rigole permet de relier physiquement le Canal du Midi et le triptyque « Aux sources du Canal du Midi » mais il n'existe pas de véritable lien touristique entre les deux pôles touristiques de renommées régionale et internationale. Il persiste donc une fracture, qui pourrait être nuancée par l'optimisation d'un certain nombre d'aménagements. Le projet consiste donc à valoriser la Rigole sans compromettre l'alimentation en eau du Canal du Midi.

Partie III – PROJET : *Créer une véritable jonction touristique*

La valorisation touristique de la Rigole de la Plaine va nécessiter d’agir à différentes échelles, de la protection de la voie d’eau en elle-même jusqu’à une influence touristique plus globale. L’ensemble de ces aménagements permettront d’élargir le rayonnement de la Rigole mais aussi celui du Canal du Midi.

I. Sauvegarder l’existant

A. Conserver le patrimoine

La première étape du projet va consister à préserver le patrimoine que constitue la Rigole. Cela passe par un entretien raisonné du chenal et des berges.

En effet, l’enlèvement des embâcles est réalisé par Voies Navigables de France, car ils empêchent le bon écoulement de l’eau alors que la fonction première de la Rigole est l’alimentation en eau du Canal du Midi. Néanmoins, ces amas de branches ou de roches diversifient les habitats du cours d’eau, qui sont par ailleurs relativement peu variés puisque la Rigole de la Plaine est une voie d’eau artificielle. Or, ces habitats sont nécessaires à la conservation des espèces piscicoles déjà présentes et éventuellement au développement d’espèces supplémentaires. Il faut donc s’assurer que l’entretien est réalisé de manière raisonnée, en enlevant les obstacles seulement quand ils nuisent à l’écoulement de l’eau. Ce bon état écologique dans la Rigole sera favorable à un bon état écologique dans le Canal du Midi, qui est soumis à un objectif de « bon potentiel » (puisque c’est une cours d’eau artificialisé) par les SDAGE Rhône-Méditerranée et Adour-Garonne.

Les berges également doivent faire l’objet d’un traitement particulier puisque, même s’il est impossible de mettre en place une véritable ripisylve (dans le sens étymologique du terme, forêt qui borde le cours d’eau), il est nécessaire de tendre au maximum vers l’état sauvage du site. La présence d’un sentier à proximité du cours d’eau et le passage de nombreux touristes chaque année s’opposent à une conservation pérenne de la Rigole. Néanmoins, il est possible d’agir sur ce lacet végétal qui cerne la voie d’eau de diverses façons.

L’entretien doit se réaliser de manière maîtrisée, c’est-à-dire notamment que le débroussaillage des berges ne doit pas se faire de manière systématique puisqu’il détruit des abris. Il faut favoriser les interventions davantage précises et ciblées (par exemple, abattage sélectif des arbres fragilisés). Les seules tontes qui doivent être régulières sont celles qui concernent la proximité immédiate du sentier, afin de ne

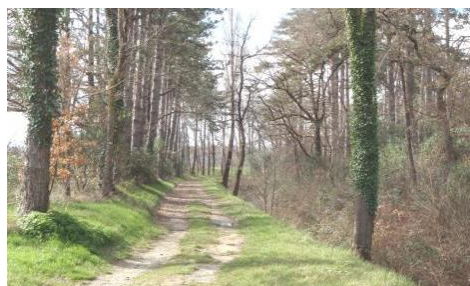


Figure 28: L’aspect inapprivoisé de la Rigole de la Plaine (Source : www.af3v.org)

pas nuire à la sécurité des touristes. En outre, il faut limiter les quelconques perturbations aux abords du cours d'eau. Ainsi, il est indispensable d'éviter l'utilisation de produits phytosanitaires à proximité immédiate de la berge qui nuisent aux biodiversités faunistique et floristique, en plus de nuire à la santé humaine.

Une bonne sauvegarde de l'existant ne passe pas seulement par un entretien des berges ; une extrême coopération entre l'ensemble des acteurs concernés est indispensable. C'est pourquoi il est nécessaire de faire interagir les différents protagonistes, décisionnaires ou non, pour qu'ils s'accordent sur une gestion globale de la Rigole de la Plaine. Ainsi, il pourra être opportun de mettre en place un cahier de gestion à l'instar de celui de la Rigole de la Montagne. Il constituera un document de référence pour l'ensemble des acteurs qui prennent part à la gestion ou à la valorisation du site. Il fera l'objet d'une concertation entre les protagonistes de manière à aboutir à une gestion partagée de la Rigole et à une régie active des lieux. Le cahier sera composé de plusieurs principes concernant l'entretien des ouvrages, la continuité du cheminement, le respect du patrimoine, les différentes utilisations du site ainsi que l'évolution du paysage.

De la même manière mais à plus grande échelle, il faudra créer une entité commune à tous les acteurs du Canal du Midi. Un cahier de gestion existe déjà, mais il définit seulement de grands enjeux et ne fixe pas d'objectifs précis, soumis à un contrat. Il pourrait être intéressant de mettre en place un contrat de canal pour gérer de manière concertée l'ensemble de la voie d'eau et des chemins de halage ainsi que le système d'alimentation (les rigoles de la Montagne et de la Plaine). Le contrat de canal du Nivernais qui a été créé en 2015 permet de recenser l'ensemble de l'offre de services aux différents touristes et de réunir l'ensemble des acteurs liés à une valorisation touristique. Ainsi, il va falloir mettre en place un véritable outil partenarial qui programmera les différentes actions à réaliser sur une période (par exemple sur cinq années) par les différents protagonistes concernés. Par exemple, la gestion des déchets aux abords du Canal pose problème car différentes collectivités sont concernées ; il est donc nécessaire de s'organiser pour savoir quelle communauté de communes prend en charge quel tronçon.

Par ailleurs, concernant les déchets, des conteneurs seront installés sur l'ensemble du linéaire des chemins de halage. Ils permettront aux usagers de jeter leurs ordures dans différents bacs (ordures ménagères, verre, déchets recyclables, déchets organiques) qui s'intégreront de façon optimale au paysage.



Figure 29: Exemple de conteneurs de tri bardage bois (Source : <http://www.sudouest.fr/>)

Ainsi, la sauvegarde du patrimoine passera par un entretien maîtrisé de la voie d'eau et des berges, une gestion globale définie par l'ensemble des acteurs avec des objectifs déterminés dans un contrat et par l'empêchement de toute pollution à travers les déchets ménagers des touristes.

B. Uniformiser les aménagements

Nous avons vu que, de par son tracé, la Rigole de la Plaine est à cheval entre plusieurs départements, ce qui influe sur les aménagements. Bien que la prise d'eau de la Rigole se réalise dans le Tarn, il va s'agir de s'intéresser seulement aux tronçons de la Haute-Garonne et de l'Aude.

En effet, le chemin de halage qui longe la Rigole est trop étroit et non-accessible au public et la seule voie qui longe le chenal entre Pont-Crouzet et Revel est la départementale D85. Il n'y a donc pas de parcours interdits aux véhicules à moteur, ce qui complique le développement d'une activité touristique, et il est impossible d'aménager une voie verte à proximité immédiate ; le parcours de véloroute mis en place par le département du Tarn est donc déjà relativement adéquat au vu des conditions de circulation. Ce tronçon pourrait être optimisé avec la mise en place d'une piste cyclable, séparée de la route, pour proposer un parcours plus sécuritaire et ainsi attirer un usage plus familial, mais cela représente un coût important, et ne concerne que le tourisme cyclable (le tronçon ne longeant pas à proximité immédiate la Rigole, il est peu attrayant pour les piétons). Néanmoins, si cette piste cyclable est mise en œuvre, elle permettrait à ses usagers de rejoindre Pont-Crouzet à partir de Revel, puis d'atteindre Sorèze situé à environ dix minutes à vélo de la prise d'eau.

Par ailleurs, la figure 30 révèle bien la différence de qualité du sentier entre le tronçon de la Rigole entre la Haute-Garonne et l'Aude. Il va donc s'agir d'uniformiser les types de sentier entre les deux départements, afin de bénéficier d'une continuité qui va guider au mieux et perturber le moins possible les usagers.



*Figure 30: Sentiers longeant la Rigole de la Plaine, en amont (à gauche) et en aval (à droite) du lac de Lenclas
(Source : Laura Pessato)*

Cette harmonisation des types de sentiers passe par la mise en œuvre d'une voie verte entre le lac de Lenclas et le seuil de Naurouze, sur l'ensemble du tronçon de l'Aude. Par conséquent, il faut renouveler l'ancien chemin de halage en installant un revêtement, ce qui sécurisera la piste et la rendra accessible à n'importe quel usager. Ainsi, un revêtement perméable simple de type « sable stabilisé » suffira à fiabiliser le sentier sans nécessiter de raccordement particulier au réseau d'assainissement ; alors qu'un stabilisé renforcé à des liants coûte plus cher et peut rejeter d'éventuels polluants dans l'environnement (chaux, polymères).

Le sable stabilisé correspond à une couche de quinze à vingt centimètres de sables à fine granulométrie (inférieure à six millimètres) compactés par un simple ajout d'eau. En 2011, son coût variait de six à sept euros le mètre carré ; ainsi, la reconstitution du sentier entre le lac de Lenclas et le seuil de Naurouze, d'une longueur de vingt sur une largeur de deux mètres coûterait deux cent quatre-vingt euros.

Ce parcours peu pentu et désormais abordable pour n'importe quel type de vélo engendrera l'afflux de divers usagers, qui doivent avoir accès à un certain nombre de services sur leur parcours. En effet, les principales raisons d'une escale sont le ravitaillement, le repos ou la visite du patrimoine à proximité. Par conséquent, il va être essentiel d'aménager des haltes de repos afin de satisfaire l'ensemble des attentes des touristes avant qu'ils reprennent leur trajet.

Le Pays Haut Languedoc et vignobles a proposé en 2015 un guide méthodologique à destination des élus et des aménageurs présentant les différents types de haltes existants et possibles à mettre en œuvre autour du Canal du Midi. Le long de la Rigole, il va également être avantageux d'installer ce type d'aménagements, qui constituent à la fois des points d'entrée et de sorties sur la voie verte, des lieux de services, d'information et d'animations. Ces haltes, mises en place à l'initiative des acteurs locaux, sont majoritairement destinées à un public touristique, mais peuvent aussi séduire les habitants à proximité de par les services qui y sont proposés. Il existe deux types de haltes, principales (également intitulées haltes multi-services) et secondaires, qui vont être installées selon divers critères définis dans la figure 31 ci-dessous.

	HALTES PRINCIPALES	HALTES SECONDAIRES
VOCATION	Apporter du service et être un point de captation des publics	Être un point de pause et de services dans un parcours et de rediffusion des flux sur le territoire
RÉPARTITION	Tous les 25 à 35 km	Tous les 10 à 15 km
EMPLACEMENT PRIVILÉGIÉ	Bourg / espace urbanisé	Espace rural
PERSONNEL D'ACCUEIL	Oui	Non
OUVERTURE	Toute l'année avec des plages à ajuster selon les périodes	Toute l'année (espace autonome et ouvert)
TEMPS D'ARRÊT ENVISAGEABLE POUR L'USAGER	Jusqu'à 60 mn (hors pause repas)	Jusqu'à 30 mn (hors pause repas)

Figure 31: Caractéristiques des deux types de haltes (Source : Guide méthodologique à destination des élus et des aménageurs)

En fonction du type de halte choisi, certains services seront considérés comme indispensables ou optionnels, et accessibles sur le site même de la halte, aux abords (trois cents mètres) ou bien aux alentours (un kilomètre). Ici, il va s'agir d'installer une halte principale à Revel (puisqu'elle sera située dans un espace urbanisé à trente-cinq kilomètres de Naurouze, à proximité de Port Lauragais qui constitue une halte principale) et une halte secondaire au lac de Lenclas (puisqu'il est situé à quasiment égale distance des deux pôles, dans un espace rural).

Les haltes devront s'intégrer de manière optimale au paysage et à l'environnement tout en assurant un certain nombre de services. Ce seront des espaces accueillants, confortables, sécurisés, et nettoyés de manière régulière.



Figure 32: Exemple de halte principale



Figure 33: Exemple de halte secondaire

Les éléments suivants sont considérés comme indispensables à toute halte : un parc de stationnement vélos, un point d'eau potable accessible, des aires de pique-nique et des informations (avec la signalisation concordante) sur le réseau cyclable et pédestre, sur les offices de tourisme et les points d'intérêt à proximité. L'ensemble de ces modules seront donc installés à Revel et au lac de Lenclas. Concernant la halte de Lenclas, elle se situe en contrebas de la digue à l'origine de la retenue, puisque certains équipements (aire de pique-nique, aire de jeux, sanitaires) sont déjà installées, comme on a pu le voir sur la figure 22 (page 21).

La halte de Revel sera une halte principale. S'ajouteront alors aux éléments précédemment cités des caractéristiques telles que des sanitaires, du personnel d'accueil et de conseil en séjour, des parkings pour un stationnement de longue durée, une aire de nettoyage, de gonflage et de réparation pour les cyclistes, une borne de recharge pour vélos à assistance électrique, des équipements de soins de premiers secours, des informations sur la météo dans les trois jours, des prises de réservation pour des hôtels, restaurants ou visites guidées, un point de vente de topoguides et de circuits, une borne d'information multimédia. Il pourrait également être intéressant de proposer un service de location de vélos. Au vu des différents services qui doivent être proposés, il est nécessaire de trouver un emplacement assez étendu pour accueillir notamment un parking et un bâtiment avec les différents services. La halte pourrait donc se construire sur une friche qui hébergeait auparavant un supermarché, au sud de la ville de Revel, à proximité de la route départementale RD629. Cette parcelle située à la sortie d'un rond-point est actuellement libérée de toute construction.



Figure 34: Emplacement pouvant accueillir la halte principale de Revel (Source : Google Maps)

Cet emplacement est situé en zone Uc dans le PLU de la ville de Revel. C'est donc une zone d'habitat relativement récent, qui peut accueillir quelques activités. Le bâtiment qui accueillerait les touristes doit donc correspondre aux conditions de cette zone ; par exemple, il doit se trouver au minimum à vingt-cinq mètres de l'axe de la Rigole et à quinze mètres de la RD629. En outre, les espaces végétalisés doivent représenter au moins vingt pour cent de la superficie du tènement foncier.

Comme on peut le voir sur la figure 35, la halte se situera à proximité immédiate de la Rigole de la Plaine et du sentier permettant de rejoindre Saint-Ferréol. Elle sera aussi très accessible par voie routière puisque la route départementale RD629 longe la parcelle ; un parking sera donc nécessaire pour accueillir les touristes.



Figure 35: Localisation de la halte principale (Source : Laura Pessato, Google Earth)

Ainsi, les touristes pourront arriver de divers endroits, et auront le choix de faire des circuits cyclables en longeant la Rigole de la Plaine ou bien de monter vers Saint-Ferréol en utilisant le sentier non motorisé, mais aussi d'aller se promener dans le centre-ville de Revel (voir le beffroi, visiter le musée du Bois, etc.).

D'autres services peuvent optionnellement se mettre en place, particulièrement en ce qui concerne la restauration et l'hôtellerie. Le lac de Lenclas est déjà pourvu d'un restaurant, qui pourrait être perfectionné en gîte, afin d'accueillir les touristes qui font un parcours plus long et qui ont besoin d'une nuitée entre Port Lauragais et Revel. En outre, il y a d'ores et déjà des restaurants et des hôtels dans la commune de Revel, mais puisqu'un bâtiment sera créé pour notamment l'exposition de brochures, il pourrait être envisageable d'y intégrer un point

de vente de sandwiches ou de boissons. En effet, la halte constituera un carrefour entre Revel, Saint-Ferréol et le lac de Lenclas ; nombreux seront alors les touristes qui auront besoin de se ravitailler avant d'entamer la suite de leur parcours.

Ces haltes permettront de proposer différents services aux usagers, mais aussi de leur faire découvrir le patrimoine à proximité et de leur expliquer diverses caractéristiques de la Rigole de la Plaine. Ainsi, la halte principale de Revel constituera un véritable carrefour entre plusieurs lieux touristiques et permettra aux touristes de visiter la ville. En complément, la halte secondaire du lac de Lenclas sera plutôt destinée à un usage de ravitaillement et de repos. Ces deux haltes, ainsi que l'ensemble des aménagements disponibles à proximité de la Rigole de la Plaine, se doivent d'être bien indiqués et surtout accessibles à tous les usagers.

C. Optimiser l'accessibilité

L'ensemble des aménagements proposés auparavant doivent faire l'objet d'une signalétique particulière afin de les mettre en valeur. En effet, si la voie verte qui longe la Rigole ou bien les haltes de repos ne sont pas indiqués, leur visibilité sera modique et l'attractivité qui s'en suit sera impactée.

C'est pourquoi, des panneaux de signalisation devront ponctuer tout le linéaire de la Rigole. Ils permettront d'indiquer dans un premier temps la direction à suivre, mais également le nombre de kilomètres restants avant d'atteindre un point d'intérêt ou bien une aire de repos. La voie verte sera en effet signalée par des panneaux puisqu'il est inutile et trop coûteux de mettre des barrières à chaque traversée de route ; cela permet de guider l'utilisateur. La voie verte aménagée par la Haute-Garonne était indiquée sur le trajet en lui-même mais également par des panneaux qui reprenaient l'ensemble du parcours (figure 21, page 21). Une fois que la voie verte sera prolongée jusqu'à Naurouze, il sera nécessaire de modifier les panneaux pour qu'ils prennent en compte l'ensemble du tronçon.

Outre les panneaux de signalisation qui permettent exclusivement de guider l'utilisateur, des pancartes destinées à fournir des textes informatifs pourront être installées sur tout le parcours. Ces pancartes pourront informer sur l'historique de la Rigole de la Plaine, la diversité floristique, le patrimoine à proximité ou le fonctionnement des ouvrages (par exemple, l'épanchoir des Thaumazes). Les diverses explications permettent de mettre en valeur la Rigole et ses ouvrages.

Il est essentiel de sécuriser l'ensemble du parcours. Ainsi, des barrières pourront être installées aux endroits les plus fréquentés (Pont du Riat à Revel par exemple) afin d'obliger les cyclistes à ralentir avant la traversée d'une voie routière. Pour les routes situées dans des zones plus rurales, des barrières seraient inutiles et trop coûteuses. Il va s'agir alors de peindre des passages sur la chaussée, afin de guider l'utilisateur vers la continuité de la Rigole, mais aussi d'alerter les automobilistes sur un potentiel danger. Ces passages sont déjà mis en œuvre dans

la Haute-Garonne depuis la création de la voie verte. Mais, il est essentiel de prolonger ce travail sur le linéaire de la Rigole de la Plaine dans l'Aude.



Figure 36: Exemple de barrière envisageable à Revel (Source : <http://passes-montagnes.fr/>)

Figure 37: Passage permettant la traversée de la route à Lenclas (Source : Laura Pessato)

En outre, la traversée dangereuse de la D624 (en ligne droite et très fréquentée), en aval de l'ouvrage des Thoumazes, doit constituer un objectif primordial dans le projet de réaménagement de la Rigole.



Figure 38: La traversée actuelle de la D624
(Source : <http://www.af3v.org/>)

L'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies vertes a d'ores et déjà demandé la sécurisation de cette traversée et a proposé la construction d'un passage souterrain pour la voie verte. Mais, il est également envisageable d'élargir l'axe routier en installant un terrain plein central-refuge, qui permettra aux piétons ou cyclistes réaliser la traversée en deux temps et donc de façon plus sécuritaire.

Enfin, il est essentiel de conserver une bonne accessibilité et de l'optimiser constamment par l'ajout d'équipements spécifiques qui permettent aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'accéder à un maximum de lieux. Le sentier en sable stabilisé est abordable aux personnes en fauteuil roulant désormais sur tout le linéaire de la Rigole, autour du lac de Saint-Ferréol ainsi qu'aux abords du Canal du Midi. Autour du lac de Lenclas, deux pontons permettent aux personnes en fauteuil roulant de profiter des berges du lac (voir figure 39). Le troisième néanmoins n'a pas été aménagé mais pourrait être modifié afin que l'ensemble des berges soient accessibles aux PMR. Par ailleurs, toujours autour du lac de Lenclas, davantage de bancs pourront être installés afin de permettre aux personnes âgées de se reposer au cours de la promenade. En outre, le texte des pancartes explicatives pourra être procuré en braille afin de ne pas exclure les personnes mal voyantes des informations prodiguées.



Figure 39 : Ponton pour PMR (Source : Pays Lauragais, Diagnostic stratégique « Plans d'eau et liaisons douces »)

De par tous ces aménagements, la Rigole de la Plaine sera plus accessible car mieux indiquée, plus sécurisée et facile d'accès à tous les usagers, même aux personnes à mobilité

réduite. Cela va permettre d'attirer divers utilisateurs, et surtout de favoriser les activités pédestres et cyclables, majoritaires en termes de demande. Mais, de manière générale, il est toujours intéressant de diversifier l'offre touristique pour surhausser l'activité économique.

II. Développer une attractivité à plus grande échelle

Outre l'optimisation des tourisms pédestres et cyclistes le long de la voie d'eau, il pourrait être intéressant de développer d'autres formes de déplacements afin d'augmenter l'offre proposée aux différents visiteurs et d'améliorer la visibilité inhérente à la Rigole.

A. Utiliser la voie ferrée désaffectée

Nous avons vu dans la partie « Enjeux » l'importance de proposer des boucles aux touristes. Dans cette partie, il va s'agir d'utiliser une voie ferrée désaffectée pour offrir divers types de parcours aux usagers de la Rigole de la Plaine.

Une voie ferrée reliant les villes de Castelnaudary et de Revel fut mise en service en 1865. A Revel, la gare est située à environ six cents mètres à l'ouest du beffroi central. Six kilomètres plus loin, la simple ligne de chemin de fer atteint la gare de Saint-Félix-Lauragais qui dessert plusieurs anciens silos à grain. Puis, la voie ferrée passe sous l'aqueduc près du lac de Lenclas (figure 7, page 8) avant d'atteindre la gare de Soupex. Enfin, la ligne se dirige vers le Sud-Est, contourne la colline du moulin du Cugarel avant de rejoindre la gare de Castelnaudary.

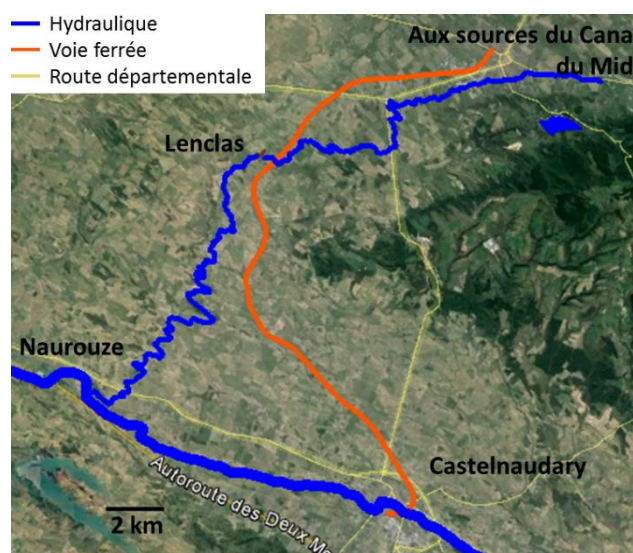


Figure 40: Voie ferrée actuellement désaffectée (Source : Laura Pessato, Google Earth)

Castelnaudary est la plus grosse commune du Lauragais puisqu'elle compte environ onze mille habitants. Elle est située à mi-chemin entre Toulouse et Carcassonne, sur l'axe Bordeaux-Narbonne, ce qui lui vaut d'être traversée par l'autoroute A61, par une route nationale et par la ligne ferroviaire Toulouse-Narbonne. C'est un haut-site touristique de par la traversée de la ville par le Canal du Midi, de par la présence du grand bassin (sept hectares) qui accueille chaque année un grand nombre de bateaux de plaisance car classé au Pavillon Bleu, de par le moulin du Cugarel et sa renommée en ce qui concerne le cassoulet. De ce fait, en 2014, l'office de tourisme Castelnaudary-Lauragais-Audois a accueilli soixante-treize mille visiteurs, dont dix pour cent de touristes étrangers.

Cette renommée touristique peut être intéressante à utiliser pour attirer encore

d'autres visiteurs du Canal du Midi vers le triptyque « Aux sources du Canal du Midi ». C'est pourquoi nous allons utiliser la ligne de chemin de fer qui relie physiquement Castelnaudary et Revel. Cette voie ferrée, appartenant au Réseau ferré de France (RFF), est très peu utilisée depuis une dizaine d'année et, depuis 2013, plus aucun train n'y circule. Diverses réutilisations de cette voie sont envisageables, toutes ayant un objectif de diversifier les modes de déplacement et les parcours proposés, pour offrir une gamme touristique complète.

La première manière de mettre en valeur cette ligne est de la reconverter en voie verte. En effet, elle est assez large pour accueillir ce type d'infrastructure et il y a peu de dénivelé donc elle sera accessible à tout type d'usager. Une autre réutilisation possible est de mettre en place un parcours de vélorail. Cela permet de sauvegarde la ligne de chemin de fer tout en proposant un itinéraire sportif abordable à tous qui fait découvrir d'une autre manière le patrimoine du Lauragais. Enfin, on pourrait envisager la mise en place d'un petit train ou d'un tramway touristique, mais cela est extrêmement coûteux et de gros moyens techniques sont à entreprendre ; cette réutilisation permettrait cependant d'attirer des touristes plus âgés, qui ne peuvent pas marcher sur de longues distances mais qui ont tout de même envie de profiter du territoire.



Figure 42: Exemple de vélorail (Source: <https://www.youtube.com>)



Figure 41: Exemple de tramway touristique (Source: <http://www.erezee-info.be/>)

A la fin de l'année 2011, la ville de Revel a eu pour projet d'utiliser la voie ferrée mais, elle serait transformée en voie verte seulement sur le territoire de la commune, ce qui ne permet pas de créer une jonction touristique jusqu'à Castelnaudary. Néanmoins, la mise en œuvre de ce projet prend du temps, et les coûts que cela représente (rénovation de certains passages de la ligne) freinent les différents acteurs.

La voie ferrée réaffectée, qu'importe son type de réutilisation, permettra de relier plusieurs espaces urbains et pôles touristiques et de proposer un itinéraire singulier. De par cet aménagement, le lac de Lenclas constituera un véritable carrefour entre plusieurs modes de déplacements et la ville de Castelnaudary sera mieux intégrée au patrimoine « Aux sources du Canal du Midi ». Effectivement, ce type de transport diversifie les parcours que l'on peut proposer aux touristes. La figure ci-dessous propose un exemple de parcours réalisable, de type familial. Les touristes peuvent par exemple laisser leur voiture à la halte de Revel (en rouge), louer un vélo pour longer la rigole (en vert, une heure), faire le tour du lac de Lenclas, profiter de la halte de repos, marcher jusqu'à la gare de Lenclas (en jaune) et revenir à Revel par train touristique (en marron). Ils traverseraient ensuite la ville de Revel (trajet jaune) avant de rejoindre la halte.



Figure 43: Exemple de parcours (Source : Laura Pessato, Google Earth)

Un autre parcours réalisable, plus sportif, inclue la ville de Castelnaudary et le Canal du Midi. Les touristes peuvent partir du lac de Lenclas, utiliser les voies vertes de la Rigole de la Plaine (vingt kilomètres) et du Canal du Midi (douze kilomètres). Il faut ensuite rejoindre la gare de Castelnaudary pour commencer le tronçon du parcours en vélorail jusqu'au lac de Lenclas. Il est visible sur la figure ?? ci-contre.

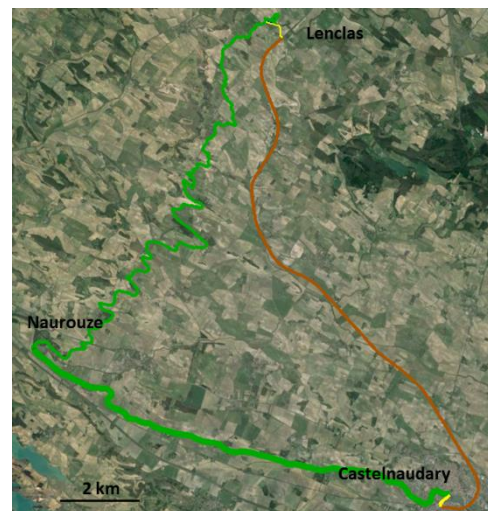


Figure 44: Exemple de parcours (Source : Laura Pessato, Google Earth)

En fonction du moyen de reconversion de la voie ferrée, différents parcours pourront être proposés et permettront d'attirer sur la Rigole de la Plaine soit des utilisateurs plus sportifs, soit des familles (enfants, personnes âgées)

B. Attirer d'autres types de touristes

Pour développer l'activité économique liée au tourisme, il va s'agir d'augmenter l'offre touristique en proposant des services divers afin de contenter la plus grand nombre de personnes. Ainsi, outre l'utilisation de la voie ferrée qui permet de compléter l'offre pour un usage familial, des parcours équestres pourront être développés.

Actuellement, le chemin qui longe la Rigole dans la Haute-Garonne est interdit aux chevaux, puisque le sentier est classé en voie verte, alors que le tronçon dans l'Aude, plus sauvage et non classé est ouvert à ce mode de déplacement. La randonnée équestre est une activité de loisir qui permet de découvrir les paysages autrement et de parcourir de plus grandes distances qu'à pied.

La fédération française d'équitation a élaboré un guide méthodologique proposant aux porteurs de projets différentes méthodes et divers conseils pour créer des itinéraires de randonnée équestre et aménager des structures d'hébergement adaptées à l'accueil des chevaux. Il est nécessaire de recenser l'ensemble des centres équestres disponibles dans le Lauragais et de proposer des parcours qui passent à proximité de ces centres. A l'heure actuelle, la voie verte interdit le tourisme équestre mais il serait bon de la rendre accessible aux cavaliers afin d'attirer d'autres types de touristes. Des boucles longeant la Rigole et arpentant le Lauragais pourraient alors être proposées à cette classe d'utilisateurs. Néanmoins, dans le même temps, des aménagements spécifiques tels que des abreuvoirs devront être installés dans les haltes.

Les touristes se déplaçant en camping-cars forment encore un autre type d'utilisateur qu'il est bénéfique d'attirer à proximité de la Rigole. En effet, ce sont de manière générale des personnes assez fortunées, qui ont donc la possibilité de consommer davantage de produits et de services locaux ; ce sont des potentiels consommateurs profitables pour l'activité économique. Cependant, il faut installer divers aménagements si l'on souhaite attirer ce type de touristes. Des parkings ainsi que des aires de vidanges doivent être accessibles près de chaque lieu touristique. A Revel et à Naurouze, des aires de camping-cars sont déjà présentes et déjà optimisées au vu de leur utilisation. Mais, au lac de Lenclas, les camping-cars viennent en nombre alors qu'aucun aménagement ne leur est proposé ; ce sont seulement l'intérêt visuel du site ainsi que la présence d'un large parking qui incite ces touristes à passer la nuit en ce lieu. Afin d'éviter toute pollution olfactive et visuelle, une aire de vidange pourra être mise en place.

Enfin, des mini-bus électriques pourront réaliser des allers-retours entre le lac de Saint-Ferréol et la halte principale de Revel. Cela facilitera le déplacement des personnes à mobilité réduite puisque ces navettes leur éviteront d'utiliser la voie piétonne ou cyclable. Ainsi, cela permettra aux visiteurs de Revel (les personnes habitant localement ou les touristes se promenant sur la Rigole) de profiter du lac de Saint-Ferréol et du musée associé sans utiliser de voiture, ou bien en laissant leur véhicule à la halte de Revel. Cela constituera un autre moyen de se déplacer.

C. Etendre la visibilité touristique

Il va s'agir enfin d'améliorer l'information d'un point touristique à un autre. Ainsi, de nombreuses brochures explicatives doivent être disponibles dans les divers offices de tourisme, au musée du Canal du Midi ainsi qu'à l'aire d'autoroute Port-Lauragais qui constituent des haltes pour de nombreux plaisanciers. En effet, même s'il existe d'ores et déjà un « Plan guide du Canal du Midi » gratuit, il sera utile de compléter l'information touristique sur l'ensemble du territoire d'alimentation du Canal du Midi.

Par conséquent, des brochures présenteront des idées de circuits à travers la plaine du Lauragais adaptés à chaque type d'utilisateurs (balade familiale de deux heures, parcours sportif

plus escarpés pour les professionnels, etc.), les différents boucles proposées avec le réseau ferroviaire et le tourisme équestre et les différents services implantés à proximité. Une application pour les téléphones mobiles pourra également proposer les mêmes services. En effet, une étude avait montré que les principaux modes d'information utilisés avant un séjour sont des guides sur le tourisme fluvial et le site internet du loueur alors que sur place les guides touristiques et les panneaux d'explications constituent les seules sources d'information.

Par exemple, la Maison de la Haute-Garonne, point d'information à Port Lauragais, présente dans une exposition permanente l'histoire de la construction du Canal du Midi et la vie de Pierre-Paul Riquet. Un point d'information touristique permet de répondre aux diverses questions des visiteurs sur l'ensemble de l'ouvrage, et présente par de nombreuses brochures les différents « sites à voir » à proximité. Mais, la communication à propos du triptyque « Aux



Figure 45: Port-Lauragais (Source : <http://philippe.dufour9.free.fr/>)

sources du Canal du Midi » apparaît moins développée que pour d'autres lieux hautement touristiques tels que Carcassonne ou Toulouse. En outre, les touristes sont mal informés de l'existence d'un musée qui détaille le système d'alimentation en eau et l'histoire précise de la construction de l'ouvrage à travers diverses animations.

La Rigole désormais aménagée et accessible à tous permettra de créer un véritable lien entre le Canal du Midi et le triptyque, et de rejoindre un pôle touristique à partir d'un autre de manière cyclable, usage qui sera prépondérant le long de la Rigole de la Plaine. Ce parcours sera donc davantage proposé aux visiteurs de l'aire de Port Lauragais. D'autre part, dans l'autre sens, les touristes qui sont présents aux « Sources du Canal du Midi » sont assez bien informés des promenades et des différents aménagements présents le long du Canal. Néanmoins, il va être essentiel pour l'office de tourisme intercommunal Revel – Saint-Ferréol – Sorèze d'optimiser l'information transmise aux touristes, par un travail d'harmonisation des prospectus et de coordination des communiqués sur les réseaux sociaux par exemple.

Ce travail pourra passer par la mise en place d'une charte graphique commune pour toutes les informations qui guidera les visiteurs notamment dans le choix des brochures (les touristes reconnaîtront une identité visuelle spécifique au Canal du Midi). Cette identité visuelle (logo, slogan) servira de signe de reconnaissance pour tous les supports de communication et de promotion. En outre, un pass sera proposé aux touristes souhaitant visiter plusieurs sites du territoire. Par exemple, des visiteurs qui viennent de Castelnaudary et qui ont utilisé la voie ferrée pour rejoindre Revel bénéficieront d'une réduction à l'entrée du Musée et Jardins du Canal du Midi et seront incités à utiliser le sentier de la Rigole de la Plaine pour rejoindre l'aire de Port Lauragais, où la aussi des rabais seront proposés sur l'achat de produits du terroir.

Enfin, davantage d'évènements seront mis en place autour de la Rigole de la Plaine afin d'augmenter la visibilité de cet ouvrage par rapport au Canal du Midi. L'exemple de l'évènement proposé par Pays Lauragais, s'il est efficace, pourra être réitéré chaque année. A cela pourraient s'ajouter d'autres manifestations sportives telles que des courses, des balades équestres ou bien des « rando-poussettes » déjà expérimentées. Des journées de pêche au lac de Lenclas ou le long de la Rigole seront organisées au cours de l'année. Finalement, des évènements de type culturels tels que des expositions ou des spectacles pourront être mis en œuvre pour attirer encore d'autres visiteurs. Les haltes installées à Revel et à Lenclas seront des lieux privilégiés de programmations événementielles.



Figure 46: Journée pêche au lac de Lenclas
(Source : <http://www.ladepeche.fr/>)

La mise en place de dispositifs communs (charte graphique, pass, évènements) entre le Canal du Midi et le groupement Revel – Saint-Ferréol – Sorèze va donc créer une complémentarité utile aux deux pôles touristiques.

III. Les intérêts et limites

L'ensemble des aménagements présentés permettent de conserver l'attractivité de la Rigole d'un point de vue des tourisms cyclistes et pédestres, et de développer la visibilité de la voie d'eau pour d'autres types de tourisme. Ils vont permettre de diversifier l'offre touristique associée à la Rigole de la Plaine et par conséquent de créer des synergies entre deux sites hautement fréquentés. En effet, à une jonction purement physique entre le Canal du Midi et le lac de Saint-Ferréol va s'ajouter une véritable jonction touristique. Dans un premier temps complément au Canal du Midi, la Rigole va devenir un réel partenaire à l'ouvrage majestueux de Pierre-Paul Riquet. Cette complémentarité sera bénéfique aux deux pôles touristiques (Canal du Midi et « Aux sources du Canal du Midi »). Tout d'abord, pour la communauté de commune Lauragais-Revel-Sorézois, cette jonction touristique permettra d'attirer des visiteurs internationaux, déjà fortement présents sur la Canal du Midi. Cela nécessite cependant d'adapter les sources d'information pour qu'elles soient compréhensibles par un nombre maximal d'étrangers ; par exemple, les pancartes d'information seront traduites au moins en anglais, et des audio-guides seront disponibles au Musée et Jardins du Canal du Midi (à Saint-Ferréol). Pour le Canal du Midi, la valorisation touristique de la Rigole permet d'attirer une population plus régionale, qui s'intéresse à son terroir. Il est néanmoins essentiel de garder un aspect naturel voire sauvage à la Rigole, puisque c'est cette caractéristique qui plaît aux touristes à l'heure actuelle.

L'ensemble de ces aménagements représentent un coût important pour les collectivités s'ils sont mis en œuvre. Cependant, à long terme, lorsqu'ils seront rentabilisés, la Rigole de la Plaine sera source d'une véritable activité économique. En effet, pour Carole

Delga, la présidente de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, le tourisme constitue un secteur à fort potentiel d'emplois non délocalisables et cela est encore plus véridique en ce qui concerne le Canal et la Rigole, qui présentent des paysages spécifiques à ce territoire. En outre, les visiteurs ont dépensé en moyenne quatre milliards cinq cent mille euros chaque année en Midi-Pyrénées, et les touristes étrangers dépensent environ vingt-cinq euros par séjour ; cela représente donc un potentiel non-négligeable pour les collectivités locales.

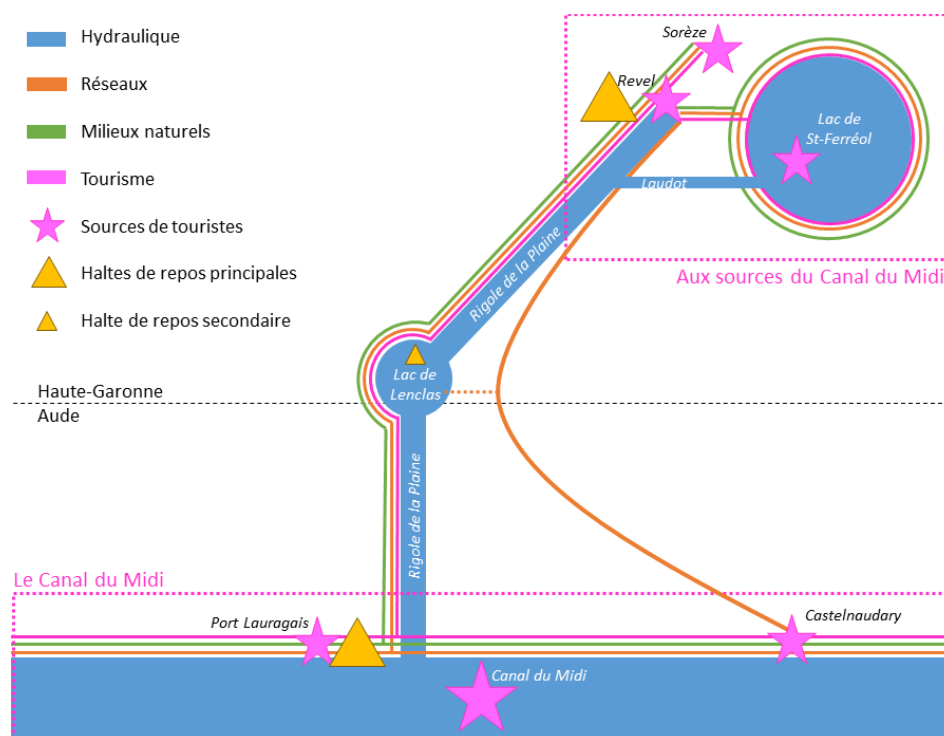


Figure 47: Schéma bilan (Source : Laura Pessato)

Ainsi, l'enjeu est de rendre les deux pôles touristiques accessibles à n'importe quel usager à travers divers modes de déplacement (la marche, le vélo et le cheval sur les voies vertes, un mini-bus entre Saint-Ferréol et Revel, le vélorail, le tramway ou bien le train touristique). Ces divers types de déplacement sont la base de circuits au cœur du Lauragais adaptés à plusieurs niveaux de difficulté, puisque la Rigole en elle-même est relativement plane alors que la montée au lac de Saint-Ferréol est plus ardue. De ce fait, des boucles d'itinérance pourront être proposées aux touristes en fonction de leurs envies et de leurs motivations ; elles iront des courtes balades (de deux heures, usage familial principalement) à de véritables parcours sportifs (voire parcours à grande échelle ; pèlerins) en passant par des promenades intermédiaires d'une demi-journée à une journée. Outre les deux sites hautement touristiques du Canal et du triptyque, la valorisation de la Rigole de la Plaine sera bénéfique à d'autres protagonistes. Par exemple, alors que le lac de Lenclas arbore à l'heure actuelle une fréquentation très locale, dans le futur, il représentera avec tous les aménagements un véritable carrefour entre divers modes de transport. C'est pourquoi des comptages réguliers de fréquentation au sein même de la Rigole doivent être effectués à l'heure actuelle pour déterminer les projets réalisables en pratique et à l'avenir pour analyser les bénéfices de tout aménagement.

Conclusion

La Rigole de la Plaine est un ouvrage du XVI^{ème} siècle creusé pour alimenter en eau le Canal du Midi. Cette voie d'eau constitue de par son étendue un lien physique entre plusieurs territoires et concerne différents protagonistes. En effet, elle s'étale de Sorèze dans le Tarn jusqu'au seuil de partage des eaux à Naurouze dans l'Aude en traversant le département de la Haute-Garonne.

A l'heure actuelle, le tourisme contribue de façon primordiale à l'économie nationale mais aussi au développement régional. Plus précisément, le tourisme fluvestre, à mi-chemin entre tourisme fluvial (navigation de plaisance, nautisme de proximité) et tourisme pédestres et cyclistes le long de la voie d'eau, représente un réel atout. En effet, la qualité paysagère de la voie d'eau, la richesse du patrimoine culturel et la présence de services le long des voies d'eau sont autant de critères importants aux yeux des promeneurs adeptes de tourisme fluvestre. C'est pourquoi, il est essentiel de sauvegarder le potentiel de la Rigole de la Plaine, de mettre en valeur ses ouvrages et de tendre vers une attractivité à plus grande échelle.

Par conséquent, il va être primordial de conserver le patrimoine existant et d'uniformiser les aménagements, afin d'utiliser le simple chemin de halage de la Rigole comme un véritable produit touristique. Plus encore, l'objectif va être de développer une attractivité à grande échelle en variant les modes de déplacement, c'est-à-dire en réutilisant la voie ferrée désaffectée ou bien en proposant des circuits aux cavaliers.

En outre, il va s'agir d'encourager la coopération entre les différents acteurs pour tendre vers une gestion globale de la Rigole à travers un cahier de gestion et de mettre en place une véritable identité au label « Aux sources du Canal du Midi ». Enfin, diverses sources d'information (pancartes, brochures, site internet, applications) permettront d'étendre la visibilité touristique de la Rigole de la Plaine.

Les aménagements proposés constituent un enjeu majeur au développement des territoires et vont permettre de créer de véritables synergies entre deux pôles touristiques (le Canal du Midi et le triptyque « Aux sources du Canal du Midi »). Mais, ces installations seront également bénéfiques à l'ensemble des sites qui présentent un intérêt patrimonial ou culturel à proximité de la Rigole, tels que le village de Saint-Félix Lauragais ou le lac de Lenclas.

Ainsi, il est essentiel de diversifier l'offre touristique (équipements, modes de déplacement, circuits) pour attirer d'autres types de touristes. En effet, bien qu'actuellement le sentier de la Rigole est majoritairement utilisé par des cyclistes, le projet cherche à tendre vers davantage de mixité entre les usagers.

Table des figures

Figure 1: Villes traversées par le Canal du Midi	4
Figure 2: Alimentation en eau du Canal du Midi.....	4
Figure 3: Rigole de la Plaine vue du ciel	6
Figure 4: Tracé de la Rigole de la Plaine	7
Figure 5: Prise d'eau de la Rigole au Pont-Crouzet	7
Figure 6 : Epanchoir des Thoumazes	8
Figure 7: Aqueduc de la voie ferrée	8
Figure 8: Lac de Lenclas vu de l'ouest et du ciel.....	8
Figure 9 : Ancien bassin octogonal de Naurouze	9
Figure 10 : Bief de partage des eaux	9
Figure 11: Rigole de la Plaine en amont du lac de Lenclas.....	10
Figure 12: Catégories piscicoles du Laudot et de la rigole de la Plaine.....	11
Figure 13: Transport de marchandises à l'écluse St-Roch, Castelnaudary.....	12
Figure 14: Péniches sur le Canal du Midi.....	12
Figure 15: Rigole de la Plaine à Revel	13
Figure 16: Arbres élagués le long de la Rigole, près des Thoumazes.....	14
Figure 17: Communes traversées par la Rigole de la Plaine	16
Figure 18: Schéma synthétique des acteurs associés à la Rigole de la Plaine.....	18
Figure 19: Accessibilité des différents sentiers	19
Figure 20: Piste sur la digue de Saint-Ferréol.....	20
Figure 21: Pancartes indiquant le parcours cyclable de la Rigole de la Plaine au lac de Lenclas.....	21
Figure 22: Tables de pique-nique et aire de jeux en contrebas du lac de Lenclas.....	21
Figure 23: Touristes sur le Canal du Midi	24
Figure 24: Beffroi de Revel	26
Figure 25: Lac de Saint-Ferréol.....	26
Figure 26: Abbaye-école de Sorèze	26
Figure 27: Evolution de la population de la région entre 1968 et 2012	26
Figure 28: L'aspect inapprivoisé de la Rigole de la Plaine	29
Figure 29: Exemple de conteneurs de tri bardage bois.....	30
Figure 30: Sentiers longeant la Rigole de la Plaine, en amont et en aval du lac de Lenclas	31
Figure 31: Caractéristiques des deux types de haltes	32
Figure 32: Exemple de halte principale	33
Figure 33: Exemple de halte secondaire	33
Figure 34: Emplacement pouvant accueillir la halte principale de Revel	33
Figure 35: Localisation de la halte principale	34
Figure 36: Exemple de barrière envisageable à Revel.....	36
Figure 37: Passage permettant la traversée de la route à Lenclas	36
Figure 38: La traversée actuelle de la D624	36
Figure 39 : Ponton pour PMR	36
Figure 40: Voie ferrée actuellement désaffectée.....	37
Figure 41: Exemple de tramway touristique	38
Figure 42: Exemple de vélorail	38
Figure 43: Exemple de parcours.....	39
Figure 44: Exemple de parcours.....	39
Figure 45: Port-Lauragais	41
Figure 46: Journée pêche au lac de Lenclas	42
Figure 47: Schéma bilan	43

Bibliographie

Anonyme. « La navigation commerciale bientôt de retour sur le canal » *La Dépêche* [en ligne, consulté le 19/05/2016]. 2016, disponible sur : <http://www.ladepeche.fr/article/2016/05/18/2346466-la-navigation-commerciale-bientot-de-retour-sur-le-canal.html>

Anonyme. « Pêche à la truite : les bons plans de l'ouverture » *La Dépêche* [en ligne, consulté le 22/04/2016]. 2004, disponible sur : <http://www.ladepeche.fr/article/2004/03/10/251235-peche-a-la-truite-les-bons-plans-de-l-ouverture.html>

Anonyme. « Pollution sur le Canal du Midi : on navigue en eaux troubles » *Médiapart* [en ligne, consulté le 14/05/2016]. 2013, disponible sur : <https://blogs.mediapart.fr/friture-mag/blog/270613/pollution-sur-le-canal-du-midi-navigue-en-eaux-troubles>

Anonyme. *L'officiel du Canal du Midi, Plan Guide de Toulouse à Marseillan*. 41 p., Azur communications, 2014.

BOUIN Frédéric. *Les collectivités territoriales et le tourisme : Droit, économie, environnement et développement durable*. 288 p., Editions Le Moniteur, 2007.

CAQUET Jean-Guy. *Les collectivités locales dans le développement du tourisme en espace rural*. 60 p., Les études de TER (Tourisme en espace rural), 1994.

CCI Béziers Saint-Pons. *Le Canal du Midi, un chef d'œuvre en péril* [en ligne, consulté le 14/05/2016]. Non daté, disponible sur : http://www.carcassonne.cci.fr/include/viewFile.php?idtf=997&path=2a%2F997_173_Etude.pdf

CHAUMET-RIFFAUD Claude. *Le tourisme, Service public et enjeu économique*. 203 p., Editions du Papyrus, 2005.

CHINARDET Pierre-Emmanuel. *Traverser le Canal du Midi sur une péniche* [en ligne, consulté le 12/02/2016]. Reportage TF1, 2013, disponible sur : <http://lci.tf1.fr/jt-we/videos/2013/en-balade-sur-le-canal-du-midi-7985439.html>

Conseil général des Yvelines. *Catalogue des revêtements adaptés aux véloroutes, voies vertes, pistes cyclables et bandes cyclables* [en ligne, consulté le 17/05/2016]. 2011, disponible sur : https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2011/12/Catalogue-des-revetements-VVV_v4.pdf

Conseil général du Territoire de Belfort. *Bien entretenir les berges de cours d'eau* [en ligne, consulté le 16/05/2016]. 2013, disponible sur : http://www.territoiredebelfort.fr/sites/default/files/atoms/files/bien_entretenir_les_berges_de_cours_deau_0.pdf

DI PIETRO Francesca. *La navigation fluviale*. Cours « Usages de l'eau », 2016.

DREAL Midi-Pyrénées. *Gestion du paysage et de l'urbanisme aux abords du Canal du Midi* [en ligne, consulté le 22/05/2016]. 2014, disponible sur : http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Gestion_du_paysage_et_de_l_urbanisme_cle1efe9e.pdf

DREAL Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. *Projet de classement au titre des sites des abords du Canal du Midi, de son système alimentaire, du Canal de Jonction et du Canal de la Robine, Synthèse*

du projet et présentation de l'enquête publique [en ligne, consulté le 19/05/2016]. 2015, disponible sur : http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/5-Plaquette_de_communication_cle5f25b4.pdf

Fédération départementale de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique de la Haute-Garonne. *Guide de pêche 2013* [en ligne, consulté le 22/04/2016]. 2013, disponible sur : <http://www.fede-peche31.com/upload/guide2013.pdf>

Fédération départementale de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique de la Haute-Garonne. *Je pêche ! Le journal du pêcheur Haut-Garonnais* [en ligne, consulté le 22/04/2016]. 2016, disponible sur : http://www.fede-peche31.com/upload/gestion_upload_visiteurs/jepeche2016.pdf

GAL Terroirs du Lauragais. *Le Canal du Midi... Une destination touristique et culturelle à valoriser, un vecteur de promotion des richesses de nos terroirs... Un projet de coopération interterritoriale LEADER...* [document interne]. Non daté.

GAUBERT Emile. « Canal du Midi : les élus contre le classement » *La Dépêche* [en ligne, consulté le 14/04/2016]. 2015, disponible sur : <http://www.ladepeche.fr/article/2015/05/19/2107076-canal-du-midi-les-elus-contre-le-classement.html>

INSEE. *Résultats du recensement pour la région du Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées* [en ligne, consulté le 08/03/2016]. 2012, disponible sur : http://www.insee.fr/fr/themes/tableau_local.asp?ref_id=TER&millesime=2012&typgeo=COG&types_eaarch=territoire&codgeo=REG+--+Languedoc-Roussillon-Midi-Pyr%E9n%E9es+%2876%29&territoire=OK

MICHEL Pascal, MISLANGHE Perrine, MONNIER Catherine. *Le Canal Du Midi, une « machine hydraulique » conçue près de Toulouse* [en ligne, consulté le 12/02/2016]. Reportage TF1, 2013, disponible sur : <http://lci.tf1.fr/jt-we/videos/2013/le-canal-du-midi-une-machine-hydraulique-concue-pres-de-toulouse-7985440.html>

ONEMA. *Connaître les perceptions et les représentations : quels apports pour la gestion des milieux aquatiques ?* 180 p., service Edition de l'ONEMA, 2014

Pays Haut Languedoc et vignobles. *Guide méthodologique à destination des élus et des aménageurs. Aménagement de haltes de repos et de services le long de la voie verte du Canal du Midi* [en ligne, consulté le 18/02/2016]. 2015, disponible sur : http://www.payshlv.com/files/phlv/documents/PDF/Tourisme/GuideMethodologieAmenagementHaltesVoirVerteCanalduMidi/Guide_canaldumidi_BATWEB_V3.pdf

Pays Lauragais. *Données de fréquentation des offices de tourisme intercommunaux* [document interne, 2015]

Pôle de compétence des services de l'Etat pour le canal du Midi. *Canal du Midi, document de référence site classé (Domaine Public Fluvial)* [en ligne, consulté le 14/04/2016]. Non daté, disponible sur : http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Document_de_reference_cle68171e.pdf

Région Languedoc-Roussillon. *Site Classé Languedoc-Roussillon, Canal du Midi* [en ligne, consulté le 16/03/2016]. 2007, disponible sur : <http://irlr-app.dreal-languedoc-roussillon.fr/~addsd/SITES/FICHES/SI00000340.pdf>

Région Languedoc-Roussillon. *Site Classé Languedoc-Roussillon, Rigole de la Montagne Noire* [en ligne, consulté le 16/03/2016]. 2007, disponible sur : <http://irlr-app.dreal-languedoc-roussillon.fr/~addsd/SITES/FICHES/SI00000613.pdf>

Région Languedoc-Roussillon. *Site Classé Languedoc-Roussillon, Rigole de la Plaine et rivière du Laudot* [en ligne, consulté le 16/03/2016]. 2007, disponible sur : <http://irlr-app.dreal-languedoc-roussillon.fr/~addsd/SITES/FICHES/SI00000671.pdf>

Sciences Po Grenoble. *Rédiger et mettre en forme son mémoire* [en ligne, consulté le 14/05/2016]. 2015, disponible sur : <http://www.sciencespo-grenoble.fr/wp-content/uploads/2015/09/Rediger-et-mettre-en-forme-son-memoire1.pdf>

Syndicat intercommunal d'Energies, d'Equipeement et d'Environnement de la Nièvre. *Programme Eco-tourisme du Canal du Nivernais* [document interne Pays Lauragais]. 2013.

Syndicat mixte du Pays Lauragais. *Diagnostic stratégique « Plans d'eau et liaisons douces » Partie 1 : Rapport d'état des lieux* [document interne Pays Lauragais]. 2014.

Syndicat mixte du Pays Lauragais. *Diagnostic stratégique « Plans d'eau et liaisons douces » Partie 2 : Plan d'actions* [document interne Pays Lauragais]. 2015.

Ville de Revel. *Révision du Plan Local d'Urbanisme* [en ligne, consulté le 18/05/2016]. 2013, disponible sur : <http://www.mairie-revel.fr/fr/services/urbanisme/plu.html>

Voies Navigables de France, Direction Sud-Ouest. *Dossier de demande d'autorisation du plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage du Canal du Midi section audoise (PGPOD11) au titre de la Loi sur l'eau* [en ligne, consulté le 14/04/2016]. 2012, disponible sur : http://www.aude.gouv.fr/IMG/pdf/05CPG11_VNF_PGPOD11_V1_24-07-2012-Partie-1_cle7e1948.pdf

Sitographie

Agence de développement touristique de la France [consulté le 17/03/2016] <http://atout-france.fr/>

Association Culture Loisir Entente Sport [consulté le 17/03/2016] <http://lacles.over-blog.com/>

Association Française pour le développement des véloroutes et des voies vertes [consulté le 31/03/2016] <http://www.af3v.org/>

Aude Pays Cathare [consulté le 18/03/2016] <http://www.audetourisme.com/>

Aux sources du Canal du Midi [consulté le 17/03/2016] <http://www.auxsourcesducanaldumidi.com/>

Canal du Midi [consulté le 19/03/2016] <http://www.canalmidi.com/>

Canal du Midi.org [consulté le 19/03/2016] <http://www.canal-du-midi.org/>

Communauté de Communes Lauragais-Revel-Sorézois [consulté le 17/05/2016] <http://www.revel-lauragais.com/>

Couleur Lauragais [consulté le 16/05/2016] <http://www.couleur-lauragais.fr/>

Direction territoriale Sud-Ouest du Canal du Midi [consulté le 20/05/2016] <http://www.sudouest.vnf.fr/>

DREAL Languedoc-Roussillon [consulté le 26/05/2016] <http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/>

Fédération de pêche de la Haute-Garonne [consulté le 15/04/2016] <http://www.fede-peche31.com>

Fédération Française de CycloTourisme [consulté le 18/05/2016] <http://ffct.org/>

Fédération Française de randonnée [consulté le 22/04/2016] <https://www.ffrandonnee.fr/>

Gest'Eau, Le site des outils de gestion intégrée de l'eau [consulté le 22/04/2016] <http://www.gesteau.eaufrance.fr/>

GR-Infos [consulté le 22/04/2016] <http://www.gr-infos.com/>

Institution des Eaux de la Montagne Noire [consulté le 17/03/2016] <http://www.i-emn.fr/>

L'eau dans le bassin Rhône-Méditerranée [consulté le 22/04/2016] <http://sierm.eaurmc.fr/>

Lauragais Patrimoine [consulté le 17/03/2016 et le 19/05/2016] <http://www.lauragais-patrimoine.fr/>

Le Canal des 2 mers à vélo [consulté le 16/03/2016] <http://www.canaldes2mersavelo.com/>

Le Canal du Midi [consulté le 17/03/2016] <http://www.canalmidi.com/>

Le Canal du Midi et la voie verte [consulté le 21/05/2016] <http://www.canal-et-voie-verte.com/>

Légifrance [consulté le 16/03/2016 et le 22/04/2016] <https://www.legifrance.gouv.fr/>

Mairie de Revel [consulté le 17/03/2016] <http://www.mairie-revel.fr/>

Mon nouvel horizon [consulté le 18/05/2016] <http://www.monnouvelhorizon.com/>

Patrimoines Midi-Pyrénées [consulté le 16/03/2016, le 25/04/2016 et le 18/05/2016] <http://patrimoines.midipyrenees.fr/>

Système d'information sur l'Eau du Bassin Adour-Garonne [consulté le 22/04/2016] <http://adour-garonne.eaufrance.fr/>

Randonnées [consulté le 18/05/2016] <http://mareemonti.canalblog.com/>

Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées [consulté le 20/05/2016] <http://www.regionlrmp.fr/>

Voies Navigables de France [consulté en 2016] <http://www.vnf.fr/>

Wikipédia [consulté en 2016] <https://fr.wikipedia.org/>

Annexe 1 : Fiche de lecture

France à vélo, France des voies vertes

Titre : France à vélo, France des voies vertes. Les clés de la réussite

Auteur et éditeur : Observation, développement et ingénierie touristique (ODIT) France

Date de parution : Décembre 2006

Nombre de pages : 104



Résumé : Ce guide s'adresse à toutes les personnes qui s'intéressent aux aménagements cyclables dans un objectif touristique et constitue une étape dans la coopération interministérielle en faveur du développement du vélo. Il analyse dans un premier chapitre le potentiel touristique des véloroutes et des voies vertes en décrivant l'ensemble des pratiques et des usagers exploitant ces itinéraires. Ce passage montre également l'importance de ces circuits dans la formation de l'identité d'un territoire (par exemple, *La Loire à Vélo*). Puis, dans un deuxième chapitre, l'ODIT France explique comment passer d'un simple équipement cyclable à un véritable produit touristique attrayant en France mais aussi à l'étranger.

Intérêts : Cet ouvrage m'a permis dans un premier temps de découvrir l'ODIT France, aujourd'hui regroupé avec l'organisme Maison de France (agence de promotion du pays à l'étranger) pour former Atout France. Cette agence de développement aide à comprendre l'économie du tourisme et conseille dans l'amélioration d'une quelconque activité touristique. L'ouvrage en lui-même m'a permis de définir et de distinguer les véloroutes et les voies vertes, et de prendre connaissance du *Schéma national des véloroutes et voies vertes* et de divers organismes tels que l'AF3V (Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes), la FFCT (Fédération Française de cyclotourisme) et la Fédération des usagers de la bicyclette. Il m'a fourni des données chiffrées sur les différentes pratiques des usagers des parcours, comme par exemple savoir que sur voie verte, la promenade est l'activité la plus répandue (soixante-dix pour cent des pratiques), contre vingt-et-un pour cent de pratique sportive. Les différentes motivations liées aux loisirs et aux vacances y sont également citées. L'itinérance contribue de manière très importante à l'identité touristique des territoires, puisque les divers parcours constituent des axes stratégiques dans le développement des collectivités territoriales. Enfin, cet ouvrage m'a permis d'appréhender l'importance de s'appuyer sur une image et une identité territoriale. Dans mon cas, cela se concrétise avec le label « Aux sources du Canal du Midi », qui doit être étendu pour constituer un support à la création de divers circuits thématiques.

Annexe 2 : Fiche de lecture

Le tourisme, un phénomène économique

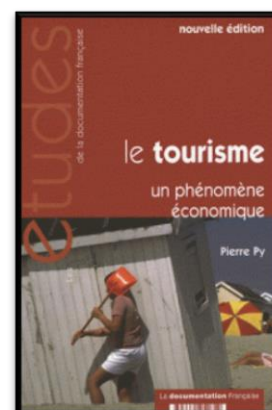
Titre : Le tourisme, un phénomène économique

Auteur : Pierre Py

Editeur : La documentation française

Date de parution : Septembre 2007

Nombre de pages : 183



Résumé : La France étant le premier pays qui accueille des visiteurs étrangers (soixante-dix-neuf millions d'arrivées en 2006), le tourisme est un facteur primordial dans l'économie nationale. Il constitue un phénomène difficile à appréhender de par son hétérogénéité et de par la grande diversité des acteurs impliqués. En effet, la consommation touristique présente des caractéristiques particulières et tente constamment d'adapter l'offre à la demande des usagers. L'ouvrage cite les différentes sources de revenus et de coûts créés par les divers produits touristiques (points d'intérêt, hébergements, moyens de transport, voyages, restauration, etc.).

Intérêts : C'est particulièrement le chapitre 7 : *L'impact du phénomène touristique* qui m'a interpellée dans mon projet individuel. En effet, il présente les avantages mais aussi les inconvénients au développement des flux touristiques sur un secteur. Sur l'économie nationale, le tourisme constitue une vraie source de bénéfices, mais seulement après avoir rentabilisé l'ensemble des aménagements indispensables à une attractivité du site. L'arrivée massive de touristes sur un lieu impacte l'activité économique de par une consommation plus importante dans mais également puisqu'elle est particulièrement créatrice d'emplois directs, indirects et induits. De la même manière, concernant le développement régional, c'est une fois que les investissements sont rentabilisés que les retombées sont intéressantes. Par exemple, les touristes influent sur l'activité locale par la consommation de séjours ou de nuitées dans l'hôtellerie ou dans les campings. Enfin, l'ouvrage montre que les goûts des usagers évoluent au fil du temps, que de nouvelles formes de tourisms apparaissent, ce qui représente souvent un coût sérieux pour les collectivités.

Sous la direction de :
BOISNEAU Catherine

PESSATO Laura
Projet individuel
GAE3
2015-2016

Valorisation de la Rigole de la Plaine :

Des aménagements en complément du Canal du Midi

Résumé :

Cette étude s'intéresse à la Rigole de la Plaine, cours d'eau artificiel creusé au XVI^{ème} siècle pour l'alimentation en eau du Canal du Midi. Cette voie d'eau, à cheval sur trois départements de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, constitue un axe structurant de développement touristique.

En effet, elle relie physiquement deux pôles hautement touristiques qui sont le Canal du Midi et une communauté de commune très attractive de par le label « Aux sources du Canal du Midi ». Cependant, de par son étendue de quarante kilomètres dans la Plaine du Lauragais et les différents acteurs concernés, elle fait l'objet de disparités dans les aménagements proposés aux usagers.

Il va s'agir d'encourager la coopération entre les différents acteurs afin de diversifier l'offre touristique de la Rigole de la Plaine. Cela permettra de créer une véritable synergie entre les deux pôles touristiques, mais aussi de mettre davantage en valeur tous les points d'intérêts situés à proximité de la voie d'eau.

Ainsi, il va être primordial de conserver le patrimoine existant et d'uniformiser les aménagements afin d'utiliser le simple chemin de halage de la Rigole comme un véritable produit touristique. Plus encore, l'objectif va être de développer une attractivité à grande échelle en variant les modes de déplacement, c'est-à-dire en réutilisant la voie ferrée désaffectée ou bien en proposant des circuits aux cavaliers. L'ensemble de ces aménagements seront bénéfiques aux différents protagonistes de la Rigole, ainsi qu'à l'activité économique du territoire.

Mots-clés : *Tourisme, Cours d'eau artificiel, développement territorial, paysages, loisirs*

Localisation : Région Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon

Départements du Tarn (81), de la Haute-Garonne (31) et de l'Aude (11)