

Extrait de l'ouvrage, « Canal royal du Languedoc, Le partage des eaux », Nouvelle édition 2009, Editions Loubatières, Portet-sur-Garonne

Robert MARCONIS

UN AVENIR INCERTAIN POUR UNE VOIE D'EAU HISTORIQUE

Au début des années 1990, alors que montaient les préoccupations écologiques, le temps n'était plus aux grands projets de modernisation du vieux canal du Midi envisagés pendant les Trente Glorieuses, dont la réalisation avait été interrompue. La volonté de rendre à cette voie d'eau, devenue obsolète, un rôle économique pour le transport des marchandises n'avait pas survécu à l'hostilité des autres modes de transport, le rail mais surtout la route, qui redoutaient l'apparition d'un concurrent susceptible de leur ravir une part, même minime, d'un trafic dont la crise économique avait compromis l'expansion.

Dans un contexte d'austérité budgétaire, en arrêtant les travaux de modernisation, l'État et les Régions répondaient aussi aux vives critiques qu'ils avaient suscitées. En effet, nombreux étaient ceux qui les considéraient comme une atteinte à un monument du patrimoine régional, dégradant, au nom de l'efficacité économique et de préoccupations « fonctionnalistes », certains sites sensibles, dotés de ponts, d'aqueducs ou d'écluses. Des équipements conçus jadis dans un but certes utilitaire, adaptés aux techniques de leur époque, mais considérés comme des ouvrages d'art, qu'il convenait de préserver. Débat classique dans les opérations d'urbanisme et d'aménagement. Mais l'abandon des travaux, dès le début des années 1980 et la diminution des crédits de maintenance menaçaient à court terme la simple conservation d'un patrimoine que l'on disait vouloir sauver.

Les péniches qui assuraient le transport des marchandises avaient cessé leur activité, et celles qui circulaient encore sur le canal latéral, modernisé entre 1970 et 1973, ne pouvaient s'aventurer sur le canal du Midi, au-delà de Baziège, faute d'un gabarit suffisant des écluses et de certains ponts anciens. L'ouvrage se dégradait, victime d'un entretien insuffisant, et il ne retrouvait quelque animation qu'en été, avec la navigation de plaisance, lorsque la sécheresse ne le privait pas d'une eau précieuse venue de la Montagne Noire et de plus en plus convoitée par l'agriculture, ce qui fut souvent le cas à partir de 1985.

En ces temps de rigueur économique et de libéralisme, l'État s'interrogeait sur l'avenir d'une voie d'eau dont il détenait la propriété depuis un siècle. Son activité justifiait-elle encore d'y consacrer chaque année d'importantes sommes et d'affecter à son service un personnel permanent aussi nombreux qu'autrefois ? La tentation était grande de solliciter une aide des Régions, des Départements et des communes traversés, voire de leur transférer tout ou partie des compétences dans la gestion du canal. Mais cela supposait un accord préalable sur sa « vocation » future : relance du transport des marchandises ? navigation de plaisance ? simple aqueduc au service de l'agriculture ? Trois fonctions souvent concurrentes, défendues par des groupes de pression de plus en plus antagonistes, alors qu'il n'était sans doute pas impossible de concilier. Faute d'un accord rapide, c'est la pérennité même du canal du Midi qui pouvait se trouver compromise. Seule la reconnaissance de sa valeur patrimoniale par une instance internationale pouvait enrayer ce processus et placer les différents acteurs concernés devant leurs responsabilités.

En décembre 1996, à l'issue d'une expertise savante, l'UNESCO décidait de retenir la candidature présentée par le gouvernement français et d'inscrire le canal du Midi, ses sources dans la Montagne Noire, – ainsi que le canal de Brienne dans Toulouse, les canaux de jonction et de la Robine – parmi les 469 sites classés alors au patrimoine mondial de l'Humanité, dont 22 en France. Au total, 240 kilomètres de voie d'eau, 350 ouvrages, dont

126 ponts, 55 aqueducs, 6 barrages, 7 ponts-canaux et 63 écluses, dont de nombreuses multiples. Immédiatement, le 4 avril 1997, afin de consacrer sa valeur patrimoniale le ministre de l'Environnement classait l'ouvrage parmi les sites « de caractère pittoresque, historique et scientifique ». Mais pour conserver ce label convoité, que l'UNESCO peut à tout moment remettre en question, l'État, comme les collectivités territoriales se trouvaient placés devant de nouvelles responsabilités, invités à coordonner leurs efforts pour concilier des impératifs parfois contradictoires de protection et de mise en valeur. On pouvait donc espérer, que les crédits publics qui savaient été réduits de façon inquiétante dans la décennie précédente, augmenteraient à nouveau pour remettre en état une voie d'eau qui s'était beaucoup dégradée. Ainsi, le pire avait sans doute été évité. Restait cependant, et ... reste encore, plus de dix ans après, à construire autour du canal du Midi un projet cohérent de gestion et d'aménagement dont la vocation reste beaucoup trop imprécise. Force est de constater qu'en ce domaine, les débats et les enjeux des années 1980, demeurent d'actualité. Encore convient-il d'en prendre la mesure et d'en saisir la complexité en les replaçant dans la longue durée.

« Ceux du Midi »

Indifférent au bruit et à l'agitation des routes et des voies ferrées proches, où triomphe la vitesse, le canal du Midi épouse harmonieusement les courbes de niveau entre chaque écluse, comme s'il musardait, en décrivant parfois de larges et surprenantes boucles; ses eaux « vertes » protégées par l'ombre généreuse d'arbres séculaires plantés sur les berges, il semble appartenir de toute éternité au milieu naturel de ces pays entre Garonne et Méditerranée. On en oublierait presque qu'il fut et demeure l'œuvre des hommes, et comme tel, à la merci de leurs caprices, de leur imprévoyance ou de leurs égoïsmes.

Ce canal, qui suscite toujours l'admiration plus de 300 ans après sa mise en service, en 1681, fut bien sûr la grande œuvre de son « génial créateur », P. Riquet, qui en conçut l'alimentation en eau, réunit les concours et les fonds nécessaires à sa réalisation et dirigea le chantier. Il fut aussi l'œuvre de tous ceux qui, avec des moyens dérisoires, en quinze années à peine, participèrent à son creusement sur quelques 240 kilomètres entre la Garonne et l'étang de Thau, et le dotèrent des remarquables ouvrages d'art nécessaires à son fonctionnement: barrage-réservoir de Saint-Ferréol, corps d'écluses, ponts et aqueducs...

Au prix d'améliorations constantes, le canal du Midi a été un remarquable outil au service de l'économie régionale, sans concurrent sérieux pendant plus d'un siècle et demi, jusqu'à l'établissement du chemin de fer entre Bordeaux et Sète, en 1857. Les blés des pays toulousains acheminés en grandes quantités vers la côte méditerranéenne y croisaient les vins du Bas-Languedoc, et ces échanges stimulaient une agriculture qui s'imposa vite comme la principale source d'enrichissement de bourgeoisies locales, réfractaires à des spéculations industrielles jugées plus aléatoires et socialement moins prestigieuses.

Toute une vie s'est ainsi organisée le long du canal du Midi avec son cortège de solidarités et de conflits. Elle conserva son originalité même après l'ouverture complète du canal latéral à la Garonne, de Toulouse à Castets, en 1856, qui assura la continuité de la navigation entre Atlantique et Méditerranée, sans transbordement à Toulouse. Unis par un réseau complexe de liens professionnels et familiaux forgés au cours du temps, « ceux du Midi » jouissaient d'un incontestable prestige et ont longtemps posé un regard aristocratique sur les nouveaux venus, « ceux du latéral ».

Sur le canal du Midi lui-même, on opposait volontiers les « gens de l'eau » qui conduisaient les « barques » halées depuis la berge par les chevaux, et les « gens de terre » qui veillaient à la manœuvre des écluses, à l'entretien des berges et à l'alimentation en eau de chaque bief depuis les réservoirs de la Montagne Noire ou les prises sur les rivières. Ces hommes, des familles entières souvent, possédaient une connaissance intime de « leur » canal et, de génération en génération, s'en transmettaient l'histoire avec les secrets de leurs savoir-faire, plus subtil qu'on ne l'imaginerait. D'écluse en écluse, renforçant la cohésion sociale, les nouvelles circulaient vite dans un monde soucieux de préserver ses traditions. Un monde qui acheva de se replier sur lui-même quand la lutte devint plus âpre avec des concurrents mieux armés, le chemin de fer puis la route, que l'on a toujours soupçonnés d'utiliser des armes déloyales grâce à des complicités multiples. Dans ce monde clos des canaux du Midi ne s'aventuraient même pas les bateliers venus d'ailleurs, de l'Est de la France, via le Rhône et le canal du Rhône à Sète, car leurs bateaux plus longs et plus lourdement chargés ne pouvaient plus franchir les écluses lorsque le gabarit Freycinet se généralisa sur le réseau navigable français après 1880.

Concurrence des chemins de fer, marginalisation rapide de la vie économique régionale dans l'espace français, aggravée par les crises conjoncturelles des productions agricoles (mévente des blés toulousains, phylloxéra), le trafic de la voie d'eau méridionale déclina rapidement dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Mais la batellerie retrouva des raisons d'espérer après l'abolition des péages qui suivit la nationalisation du canal du Midi, en 1898. L'État mettait ainsi un terme à la domination des héritiers de Riquet sur l'ouvrage et à quarante ans d'une gestion controversée, qu'ils avaient affermée à... la Compagnie des chemins de fer du Midi, surtout soucieuse de ses intérêts ferroviaires.

Le trafic ne retrouva jamais ses records du temps où la voie d'eau jouissait d'un quasi monopole pour les transports massifs entre Toulouse et la Méditerranée. Grâce aux mesures de « coordination » des transports intérieurs instituées dans les années 1930, l'activité put se développer à l'abri d'une concurrence trop sévère. Les propriétaires de bateaux, artisans ou sociétés de navigation, réussirent à se doter des moyens nécessaires pour répondre à la demande: les moteurs remplacèrent la traction animale et l'on abandonna peu à peu le bois pour construire de nouvelles "barques". Après la seconde guerre mondiale, les compagnies de navigation laissèrent peu à peu aux artisans un trafic jugé insuffisant et vendirent une partie de leur flotte à leurs anciens employés. Les bateliers, un peu livrés à eux-mêmes, firent face aux aléas d'une conjoncture globalement favorable avec l'expansion économique générale qui stimulait les échanges et atténuait un peu la concurrence de la route et du rail. Associés dans une coopérative qui prit en charge les formalités administratives et comptables, ils acheminaient les marchandises qu'on leur confiait, sans faire preuve d'une grande agressivité commerciale. L'essentiel était plutôt de conserver un trafic suffisant sur la voie d'eau afin d'y perpétuer un mode d'existence qui conciliait l'activité professionnelle, la liberté de l'artisan, et la vie familiale. Cet équilibre fut rompu, et la coopérative disparut en 1978, minée par des rivalités internes, lorsque la crise économique, réduisant les trafics de marchandises, rendit plus âpre la compétition avec les autres modes de transport.

Pouvait-on attendre un dynamisme plus grand de bateliers condamnés à utiliser une voie d'eau qui répondait de plus en plus mal aux exigences de la navigation, dont la modernisation était sans cesse différée depuis le début du siècle? Les bateliers déploraient cette situation qui les privait de nouveaux trafics captés par le rail et la route; ils se posaient en victimes et la passivité qu'on leur reprochait parfois n'était à leurs yeux que résignation. Mais sourde à ces

arguments, l'administration rétorquait que le trafic du moment ne justifiait pas les investissements qu'aurait appelé une modernisation limitée des canaux du Midi.

Une modernisation tardive et inachevée

Dans la fièvre de modernisation des années 1960, alors que triomphaient l'automobile et les transports routiers, les intérêts spécifiques de la batellerie du Midi semblaient dérisoires. L'utilité économique de cette voie d'eau semblait alors négligeable, eu égard aux problèmes et aux coûts qu'engendrait sa présence en des lieux où se multipliaient les aménagements de nouvelles infrastructures de transport, dans les villes en particulier. Il fallait doter les routes, les autoroutes et les voies ferrées d'ouvrages d'art coûteux pour franchir un canal dont le trafic pouvait être facilement assuré par quelques camions. A Toulouse, pour faciliter la traversée de la ville sans trop s'éloigner du centre, n'a-t-on pas tout simplement envisagé d'établir une voie autoroutière dans le lit même du canal, quitte à dévier celui-ci par la vallée de l'Hers ou même à l'interrompre au sud-est de l'agglomération?

A cette époque, il est vrai, accessible seulement aux péniches de 30 mètres chargées à 150 tonnes, le vieil ouvrage de Riquet apparaissait bien archaïque. Depuis la fin du siècle précédent déjà, les pouvoirs publics avaient décidé de généraliser le gabarit Freycinet, sur l'ensemble du réseau navigable français, afin de le rendre entièrement accessible à des péniches de 38,50m, pouvant porter jusqu'à 350 t. Des normes qui semblaient déjà insuffisantes dans les années 1950 avec l'apparition d'un gabarit "européen" de 1 350 t pour les bateaux automoteurs, et l'organisation des premiers convois poussés de 3 000 à 5 000 t sur le Rhin ou la Seine. Les nouveaux aménagements étaient d'ailleurs conçus en conséquence sur les voies d'eau alors en cours d'aménagement: le Rhône, la Moselle, le canal Valenciennes-Dunkerque.

Face à des rivaux aussi puissants que les transports routiers et ferroviaires, la batellerie française pouvait-elle tirer profit de ses atouts spécifiques sur des voies d'eau aux caractéristiques obsolètes, dont les sections modernisées étaient – et demeurent – isolées ? La modernisation du réseau navigable français n'a jamais suscité l'enthousiasme à la différence des infrastructures ferroviaires et autoroutières. La formation d'un véritable réseau navigable moderne à grand gabarit, efficacement intégré au réseau européen, aurait supposé des choix audacieux soutenus sans défaillance sur une longue période, par une ferme volonté politique. Tel ne fut pas le cas, ce qui conduisit à différer sans cesse la mise en œuvre des grands projets de liaison Rhin-Rhône, Seine-Est ou Seine-Nord, ce dernier n'étant reconnu d'utilité publique qu'en...septembre 2008 !. Pendant ce temps, laissant la France en marge, l'Europe du transport fluvial s'est organisée concrètement plus à l'est, autour de l'artère maîtresse du Rhin. Après des décennies de travaux, le vieux rêve d'une liaison fluviale continue et moderne avec le Danube, via le Main, est ainsi devenu réalité en 1992 et la navigation est depuis possible de la mer Noire à la mer du Nord. Quelques mois après la disparition du rideau de fer, la voie d'eau a pu ainsi espérer prendre sa part des échanges est-ouest, qui se sont intensifiés.

Dans les années 1970, alors que rien n'incitait vraiment à l'optimisme quant à son avenir, le canal du Midi devint cependant l'objet d'une sollicitude nouvelle mais bien tardive. Le Consortium pour la modernisation des canaux du Midi qui n'avait rencontré, auparavant, qu'une attention polie, vit se mobiliser de nouveaux défenseurs de la voie d'eau dont les objectifs allaient malheureusement se révéler contradictoires. Longtemps réticents à l'idée d'entreprendre les travaux pour la mise au gabarit Freycinet, les pouvoirs publics donnèrent enfin leur accord et les premiers chantiers s'ouvrirent sur le canal latéral en 1970. Presque au

même moment, une partie de l'opinion réagissait aux agressions que subissait le patrimoine naturel et culturel du pays et la contestation s'organisait pour dénoncer des aménagements qui sacrifiaient allègrement à une rentabilité immédiate, la qualité du cadre de vie des populations.

On redécouvrit ainsi les charmes du canal du Midi, de ses berges, havre de paix et de verdure pour des citadins cernés par le béton et harcelés par l'agitation de la vie moderne. De plus en plus nombreux furent ceux qui choisirent d'aller flâner sur le vieux chemin de hâlage, puis d'y pratiquer le jogging ou la bicyclette. Quant aux bateliers, ils regardèrent d'abord avec amusement les premiers plaisanciers britanniques qui s'aventuraient dans leur sillage. Mais ces pionniers firent des adeptes plus nombreux au point qu'il fallut bientôt régler quelques problèmes de priorité au passage des écluses. Rien ou presque n'ayant été prévu pour faire face à cette fréquentation inattendue, chacun s'efforça d'y répondre au coup par coup. L'administration adapta sa réglementation et chercha des partenaires pour réaliser les aménagements indispensables à l'accueil des plaisanciers et des promeneurs. En ordre souvent dispersé, communes, départements ou sociétés privées multiplièrent les équipements: ici, quelques installations sommaires au service du tourisme nautique – un point d'eau, une cabine téléphonique –, là, de véritables ports de plaisance concédés, ailleurs une piste cyclable s'efforçant de concilier les intérêts des riverains, des amateurs de vélo, des piétons et des... pêcheurs, afin que ne s'aggravent pas les premiers conflits qui n'ont pas manqué de surgir... Quant aux éclusiers, s'ils acceptèrent d'abord le surcroît de travail qu'engendrait l'essor de la plaisance, aidant même avec bonhomie des apprentis-barquiers souvent maladroits, le plaisir qu'ils trouvaient à nouer ainsi de nouveaux contacts finit par devenir amer lorsque l'accroissement du trafic leur imposa trop de contraintes, menaçant même la traditionnelle pause du repas.

Après des années de léthargie, le canal du Midi connaissait une vie nouvelle. Engouement passager ou mouvement appelé à de nouveaux développements ? Le phénomène a surpris toutes les parties concernées, sans qu'apparaisse vraiment une volonté de coordonner et de maîtriser les initiatives les plus diverses, qui n'allaient pas tarder à s'avérer concurrentes. Pour le service de la navigation, gestionnaire du canal, relevant du ministère des Transports, le canal du Midi restait avant tout au service de la batellerie commerciale qui assurait le transport des marchandises sous le contrôle de l'ONN, Office national de la navigation. La décision de mettre l'axe Atlantique-Méditerranée au gabarit Freycinet témoignait, s'il en était besoin, de cette priorité.

Les perspectives ouvertes par l'allongement de toutes les écluses sur le canal latéral provoquèrent de profonds bouleversements dans la batellerie du Midi. Les plus âgés parmi les propriétaires de bateaux de 30 mètres furent invités à cesser leur activité alors que les plus jeunes se voyaient encouragés à s'équiper en péniches Freycinet de 38,50 m, dont la rentabilité était très supérieure, fussent-elles chargées à 250 tonnes seulement au lieu de 350, si la profondeur du canal n'était pas augmentée dans un premier temps. Et le mouvement s'accéléra lorsque, en 1973, une fois les travaux achevés sur le canal latéral, les chantiers s'ouvrirent sur le Midi, aux deux extrémités, avec la participation financière des Régions nouvellement créées. On percevait alors clairement la volonté de mener l'affaire promptement, sans rechigner à faire prévaloir des choix techniques audacieux ... et coûteux. Tout comme à Montech sur le canal latéral, pour compenser une dénivellation de quelques 14 mètres, fut ainsi décidée la construction d'une pente d'eau doublant le pittoresque escalier d'écluses de Fonserannes, près de Béziers, qui se trouvait ainsi conservé comme témoin d'un glorieux passé.

Les choses en étaient là en 1981-82, dans une conjoncture économique fortement dégradée, lorsqu'il fut décidé d'interrompre l'effort entrepris dix ans plus tôt. En renonçant à terminer l'ouvrage, on laissait ainsi subsister sur 124 kilomètres, entre Baziège et Argens, des écluses de 30 mètres! Reniant leurs engagements, l'État et les Régions plaçaient les bateliers du Midi dans une situation catastrophique. La majorité d'entre eux, qui avaient acquis des péniches Freycinet ne pouvaient plus circuler entre Atlantique et Méditerranée, et la plupart se trouvaient prisonniers sur le canal latéral. Quant à ceux qui avaient conservé des bateaux de 30 mètres, les plus âgés souvent, ils ne purent résister bien longtemps avec des outils de travail dont la rentabilité ne cessait de se réduire. Les derniers pinardiens, le Dionysos et le Bacchus, ont cessé leur activité à la fin des années 1980, réduisant à néant le trafic commercial des marchandises sur le canal du Midi. Après plus de trois siècles, était-ce la dernière page d'une longue histoire qui se trouvait ainsi tournée, presque dans l'indifférence?

L'agonie du canal?

L'arrêt de la modernisation a pu être interprétée un moment comme une victoire de ceux qui s'étaient mobilisés pour en dénoncer les effets. A leurs yeux, les modifications apportées aux ouvrages d'art et à l'environnement du canal portaient gravement atteinte à ce qu'ils considéraient comme un véritable monument historique. Or, n'était-ce pas précisément ces témoignages inestimables du passé qui attiraient en ces lieux des plaisanciers ou des visiteurs plus nombreux chaque année ? Les bateliers qui espéraient tant de la mise au gabarit Freycinet eurent alors l'impression d'être poignardés dans le dos, par les manœuvres de ces « écologistes », qui semblaient bénéficier de multiples complicités. De là à les soupçonner de pactiser avec la SNCF et les transporteurs routiers, ennemis traditionnels de la voie d'eau, il n'y avait qu'un pas qui fut allègrement franchi.

Quel poids pouvaient avoir quelques dizaines de bateliers victimes d'une telle « conjuration » ? Réduits à l'impuissance et presque orphelins depuis la disparition de leur organisation coopérative, la grande presse les ignorait et l'audience de leur bulletin de liaison, *La Navette*, ne dépassait guère un petit cercle d'initiés. Si tous espéraient encore des jours meilleurs, chacun tentait de survivre. Les uns en se repliant sur le canal latéral où subsistaient quelques trafics de céréales, d'autres en utilisant leurs péniches, faute de mieux, pour le transport de passagers. En l'absence de crédits suffisants, les travaux d'entretien du canal du Midi, dans la section non modernisée surtout, furent progressivement négligés. Quant aux éclusiers, réduits à une inactivité apparente en dehors de la saison touristique, on prit l'habitude de leur confier plusieurs écluses, ce qui évitait de remplacer les plus âgés lorsque sonnait l'heure de la retraite. Avec eux disparaissait peu à peu une partie de la « mémoire » du canal. Un employé anonyme embauché pour la saison, une maison d'écluse inoccupée, privée de ses fleurs et de son jardin, plus de batelier manœuvrant sa péniche avec qui lier conversation, la navigation ... de plaisance ne risquait-elle pas de perdre l'essentiel de ce qui faisait précisément son charme?

Le patrimoine « historique » que l'on prétendait sauver se dégradait ainsi sous le regard impuissant de tous ceux qui, depuis des générations, avaient veillé, solidaires, à l'intégrité de « leur » canal. Du barquier au cantonnier, des agents chargés de réguler l'alimentation en eau dans la Montagne Noire aux éclusiers qui veillaient nuit et jour sur le niveau des différents biefs, personne n'avouait désespérer. Mais le découragement gagnait peu à peu lorsque vint, du ciel, un coup fatal: la succession de plusieurs années de sécheresse (1989-1991) compliqua encore une situation déjà complexe, exacerbant les tensions et les passions, ce qui compromit gravement l'avenir déjà précaire du canal.

Depuis toujours les eaux du canal ont servi aux besoins de l'agriculture. Moyennant redevance et en fonction des réserves disponibles, l'administration autorisait les riverains à effectuer des pompages sous le contrôle de ses représentants qui traquent les prises d'eau clandestines. Avec le temps, ces pratiques s'étaient développées dans le cadre d'accords avec des groupements institutionnels, syndicats d'irrigants, Institution interdépartementale pour l'aménagement hydraulique de la Montagne Noire (IIAHMN), Compagnie d'aménagement du Bas-Rhône-Languedoc (CNABRL)... C'est dans cet esprit de coopération qu'avaient été repensés les aménagements hydrauliques de la Montagne Noire et leur fonctionnement, lorsque fut aménagée la retenue des Cammazes, en 1958, complétant les réservoirs plus anciens de Saint-Ferréol et du Lampy, conçus à l'origine pour la seule alimentation du canal au seuil de Naurouze.

L'équilibre que l'on était parvenu à maintenir ensuite entre les différents usagers des eaux de la Montagne Noire s'est progressivement dégradé face à l'augmentation de la consommation pendant la période estivale. En multipliant les éclusées, le développement de la plaisance a eu pour effet d'accroître les besoins en eau du canal en été, période au cours de laquelle le transport des marchandises connaissait autrefois un certain répit. Dans le même temps, l'agriculture du Lauragais tentait d'améliorer ses rendements par un recours plus systématique à l'irrigation qu'appelaient l'extension de cultures comme le maïs beaucoup moins adaptées à la sécheresse estivale typique de cette région. Tout cela s'ajoutant à la nécessité de répondre à des besoins domestiques eux aussi croissants, on comprend que la situation soit devenue critique lorsque fut constatée le faible niveau des réservoirs de la Montagne Noire, au printemps 1989. Et le mal empira au cours de l'année suivante, appelant des arbitrages difficiles entre les différents utilisateurs d'un bien devenu précieux.

Dans le conflit larvé qui opposait depuis plusieurs années plaisanciers et batellerie commerciale, l'irruption des organisations agricoles, dont on connaît l'influence et les capacités de mobilisation, apporta une dimension nouvelle. En choisissant d'interrompre la navigation pendant de longues semaines dans les secteurs du canal ravitaillés par les eaux de la Montagne Noire, les autorités préfectorales établirent des priorités, et... pris en compte un rapport de forces favorable aux agriculteurs. Dans la région toulousaine, les péniches aménagées pour le transport des passagers se virent ainsi condamnées à une quasi-inactivité, ruinant les espoirs des quelques bateliers déjà sinistrés par l'abandon des travaux de modernisation, au moment où leurs tentatives de reconversion commençaient à connaître quelques succès. Quant aux compagnies de location des bateaux de plaisance, elles n'eurent d'autre solution que de se replier vers la Méditerranée, sur la partie du canal qui restait accessible.

Désertée par les péniches assurant le transport de marchandises faute d'aménagements au gabarit Freycinet, la moitié orientale du canal se trouvait une nouvelle fois pénalisée par l'interruption de la navigation de plaisance. Tous ceux qui avaient mis leurs espoirs dans le tourisme fluvial s'estimèrent trahis, réalisant *a posteriori* combien cette « vocation touristique » n'avait été qu'un alibi commode pour justifier l'arrêt des travaux de modernisation. A l'évidence, les autorités responsables se contentaient de gérer le canal au jour le jour avec des moyens insuffisants, sans qu'aient été définis clairement des objectifs à long terme. Les rumeurs les plus contradictoires circulaient d'ailleurs au gré de la conjoncture économique ou électorale: furent tour à tour évoqués la possibilité de confier le canal aux Régions dans le cadre de la décentralisation, la concession à une société d'économie mixte, voire à une société privée. Dans ce contexte, sans garantie sérieuse quant à l'avenir, on

comprend que toutes les initiatives qui se firent jour pour susciter des activités sur la voie d'eau soient restées le plus souvent à l'état de projet.

L'administration elle-même donnait la fâcheuse impression d'être la première victime de ses propres incertitudes? Alors que les travaux de mise au gabarit Freycinet étaient interrompus depuis plusieurs années, sans perspective de reprise, n'avait-elle pas aménagé à grand frais, aux portes de Toulouse une zone portuaire avec une forme de radoub... pour des bateaux Freycinet de 38,50 m ? Une zone désespérément vide après son inauguration en 1989, que la commune concernée, Ramonville-Saint-Agne, a jugé incompatible avec les activités de pointe qu'elle s'efforçait d'attirer à proximité sur son Parc technologique du Canal, aux portes du complexe scientifique de Toulouse-Rangueil et du Centre national d'études spatiales. Pour éviter que ne s'installent là, autour des bassins, des activités banales que pourrait générer une éventuelle reprise de la navigation commerciale, et dont la proximité serait nuisible au fonctionnement et à l'image de ce pôle technologique, elle a récupéré la maîtrise de l'opération en suscitant la création d'une Société d'économie mixte, qui devint concessionnaire de la « zone technique fluviale ». Chacune des parties peut ainsi se féliciter d'avoir trouvé une issue honorable dans une affaire bien mal conduite: en se déchargeant d'un équipement coûteux, devenu friche portuaire avant même d'avoir servi, l'administration évitait l'accusation d'avoir gaspillé inutilement les deniers publics; et la commune de Ramonville sauvegardait la vocation qu'elle avait assignée à cette partie de son territoire. Des équipements culturels et de loisirs devaient y susciter une convivialité nouvelle pour ceux qui travaillaient là et se révéler propices à une halte agréable pour tous les autres avant de reprendre une promenade paisible ou sportive sur les berges du canal..

En relançant les débats – et les passions - les sécheresses estivales avaient souligné l'urgence de tels choix. Les réformes conduites au plan national pouvaient-elles débloquent une situation qui s'aggravait au fil des ans, qu'il s'agisse des mesures de réorganisation de la batellerie ou de la création, en 1991, d'un établissement public, Voies navigables de France (VNF), chargé de l'ensemble du réseau navigable français. Par ailleurs, à l'automne 1990, une étude sur le devenir des canaux du Midi, menée conjointement par les trois Régions concernées – Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon – et par l'État, avait réuni tous les éléments d'un dossier complexe et chiffré les différents scénarios susceptibles d'être retenus, n'excluant pas celui d'un « abandon » de l'ouvrage.

Toute perspective de valorisation du canal du Midi, quel qu'en soit le futur gestionnaire, supposait au préalable une remise en état pour corriger un entretien et des travaux trop négligés depuis une décennie. Toutes les hypothèses étaient ensuite possibles, mais on ne pouvait exclure alors le simple prolongement des tendances observées depuis de trop longues années.

On pouvait imaginer la poursuite du développement touristique abandonnée aux initiatives les plus diverses et concernant essentiellement la partie languedocienne de l'ouvrage et son embranchement vers Narbonne et Port-La Nouvelle, c'est-à-dire les sections déjà au gabarit Freycinet où se trouvaient les grands ouvrages d'art : écluses de Fonserannes, pont-canal sur l'Orb et tunnel du Malpas. Mais, faute d'être généralisé vers le seuil de Naurouze, le gabarit Freycinet ne servirait là, comme c'était le cas depuis la mise en service de la pente d'eau à Fonserannes, qu'à écouler rapidement un trafic de plaisance plus intense. Dans ce secteur, le tourisme fluvial sous toutes ses formes (bateaux privés, péniches aménagées pour la promenade ou en hôtels, pénichettes de location) pouvait profiter de la proximité des stations

balnéaires du Languedoc et y recruter une clientèle soucieuse de découvrir leur arrière-pays immédiat de façon originale.

En amont, vers Carcassonne et Toulouse, la section non modernisée, tributaire des disponibilités en eau, pourrait alors faire figure d'un arrière-pays plus lointain, moins fréquenté, sans aménagements touristiques importants, où s'aventureraient seulement les amateurs de calme et de solitude, pour des croisières de plusieurs jours.

Partout, de Toulouse à la Méditerranée, des collectivités territoriales ou des entreprises privées, continueraient à utiliser le canal comme un banal plan d'eau, ici pour agrémenter une opération d'urbanisme ou une zone d'activité, là pour réaliser quelques équipements sportifs, ailleurs pour valoriser une opération immobilière « les pieds dans l'eau », dont on connaît le succès. Dans cette perspective, l'État, ou le gestionnaire qui lui succéderait, se contenterait alors d'arbitrer au coup par coup, entre les différents utilisateurs de l'eau et du domaine public, accordant les concessions et les autorisations nécessaires, tout en prélevant des redevances nécessaires aux travaux de maintenance de l'ouvrage. Un processus qui semblait engagé avec l'institution d'une vignette pour les bateaux utilisant la voie d'eau, depuis 1992.

On frémissait à l'idée des excès que pourraient entraîner ces logiques marchandes souvent concurrentes, qui menaçaient de ruiner à jamais l'unité d'un canal que chacun reconnaissait pourtant comme un monument historique. De plus en plus nombreux étaient ceux qui s'inquiétaient de ces atteintes portées au patrimoine régional.

Il était temps que les passions s'apaisent. Chaque jour qui passait rendait plus urgente la mobilisation : il fallait sauver le canal du Midi ! En lui reconnaissant le statut d'un patrimoine « à valeur universelle exceptionnelle » l'UNESCO plaçait devant leurs responsabilités tous ceux qui en avaient la gestion ou qui souhaitaient développer un usage particulier sur la voie d'eau elle-même ou à proximité, puisque le classement concernait également une « zone tampon » de part et d'autre, soit au total 2 200 hectares. La conséquence immédiate fut une augmentation des crédits publics affectés à la conservation de ce patrimoine et la poursuite d'une réflexion sur son avenir, dans la mesure où il s'agissait d'en faire « un patrimoine vivant ».

Quel avenir ?

Si nul ne songe aujourd'hui à rétablir sur le canal du Midi une activité des transports des marchandises et d'achever sa mise au gabarit Freycinet, c'est d'abord à la demande touristique qu'il faut répondre, demande nettement stimulée par la décision de l'UNESCO. Tourisme fluvial bien sûr, qui mobilise une flotte de professionnels proposant près de 500 bateaux en location et une trentaine de bateaux à passagers ou de bateaux hôtels, auxquels s'ajoutent les embarcations de particuliers, dont une grande majorité appartient à des étrangers. Cette animation qui pose en été la question de la saturation des écluses, les plus fréquentées enregistrant plus de 11 000 passages.

A ce tourisme fluvial, dont les retombées économiques ont été estimées en 2001 à quelques 75 millions d'euros et à un millier d'emplois, s'ajoute, un « tourisme » plus difficile à saisir, celui des promeneurs ou des vacanciers qui fréquentent les berges ou viennent s'y détendre pour admirer quelques sites majeurs de l'ouvrage qui aiguissent leur curiosité. C'est pour répondre à cette curiosité qu'a été ouvert, enfin, en 2008, à Saint-Ferréol, le premier musée consacré à l'ouvrage et à son passé. Belle reconnaissance d'un long travail qui fut longtemps l'œuvre presque clandestine d'anciens barquiers et surtout de quelques salariés du canal, soucieux d'en conserver la mémoire, en réunissant objets et documents témoins de sa longue histoire. Une mémoire qui est aussi celle des hommes, dont ils sont aujourd'hui les derniers porteurs.

Gestionnaire de la voie d'eau, entre Atlantique et Méditerranée, et d'un domaine public incluant ses abords avec quelques 6 000 platanes le long des canaux du Midi et de Brienne, Voie navigables de France a dû faire face aux obligations imposées par le classement de l'UNESCO. Avec l'appui des collectivités territoriales, sa Direction interrégionale pour le Sud-Ouest mobilise pour cela, entre Atlantique et Méditerranée, ses personnels (350 environ) auxquels plus de 200 saisonniers viennent prêter main forte pendant période d'ouverture à la navigation libre pendant la saison touristique du 23 mars au début du mois de novembre. Le budget annuel d'investissement et de fonctionnement, hors masse salariale, se révèle toujours bien insuffisant malgré l'apport des collectivités territoriales pour faire face à l'ampleur de la tâche, mais il reste très supérieur aux redevances versées depuis 1992 par les utilisateurs des voies d'eau du Midi, qui n'y contribuent que pour un tiers environ.

Curieusement si la décision de l'UNESCO apaisa les inquiétudes sur la pérennité de la voie d'eau dont la remise en état et l'entretien ont été depuis considérés comme une ardente obligation, la mobilisation qui s'était manifestée au début des années 1990 s'est progressivement anémiée. Le travail accompli était pourtant de qualité, réunissant pour la première fois autour du Canal des Deux Mers, l'État, VNF, les trois régions, et les 7 départements concernés, les maires des grandes villes desservies par la voie d'eau, plusieurs dizaines de communes riveraines, dont certaines regroupées en association, les usagers des canaux... Organisés dès 1992, dans une Commission territoriale d'Entre Deux Mers, leur réflexion avait abouti à la rédaction d'un Livre blanc qui fut au cœur des débats lors des Assises du Canal des Deux Mers réunies à Revel, les 20 et 21 juin 1996. Pour la première fois était affirmée la volonté de donner une seconde vie au canal, en recherchant la complémentarité entre ses différentes fonctions, au lieu de les opposer, en veillant à sauvegarder la valeur patrimoniale de l'ouvrage et à maintenir son unité. Cette quête de cohérence supposait certes des moyens nouveaux, mais surtout le développement des instances de concertation, voire de nouveaux modes de gestion qui pouvaient prendre diverses formes institutionnelles : *« Les mentalités évoluant , il doit être possible de lever blocages et obstacles, afin de créer un mode de fonctionnement dynamique, conçu dans un cadre institutionnel et économique approprié. C'est pourquoi chemine l'idée de constituer une structure interrégionale spécifique sur l'ensemble du Sud-Ouest. Elle pourrait apporter une bonne réponse aux nécessités d'exploitation du canal et de gestion du domaine public. »* (Assises du Canal des Deux Mers, Une voie d'eau vivante, Revel, juin 1996, p. 25.)

Une décennie plus tard, faute sans doute d'être portées par une volonté politique forte, ou par la volonté soutenue d'un élu – l'action menée par le sénateur Jean-François Poncet pour le rétablissement de la navigation sur le Lot, aurait pu servir d'exemple – ces belles ambitions n'ont pas eu les suites qu'on imaginait. VNF et les administrations déconcentrées de l'État n'ont pas trouvé les moyens de créer une dynamique nouvelle au-delà de partenariats au coup par coup avec les collectivités territoriales ou les usagers du canal pour gérer l'essor du tourisme induit par le classement de l'UNESCO. Elles ont néanmoins, en 2002, engagé une réflexion commune et envisagé des actions coordonnées, dans le cadre d'un pôle de compétences et d'une « charte » interservices préconisés par le Préfet coordonnateur, Préfet de Haute-Garonne et de Midi-Pyrénées. Une démarche trop strictement gestionnaire pour un ouvrage d'une telle qualité, conçu il y a plus de trois siècles par un visionnaire, qui sut mobiliser autour de son projet les plus hautes autorités de l'Etat et de la province du Languedoc.

Robert MARCONIS

Professeur des Universités.
Département de Géographie et d'Aménagement
Centre interdisciplinaire d'études urbaines (Laboratoire LISST-CIEU, CNRS UMR 5193)
Université de Toulouse-Le Mirail