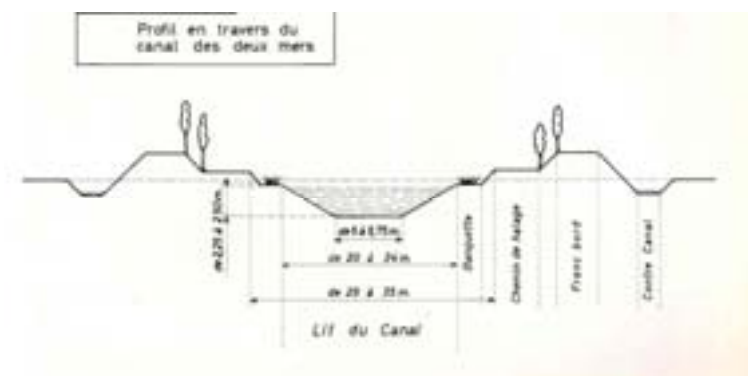
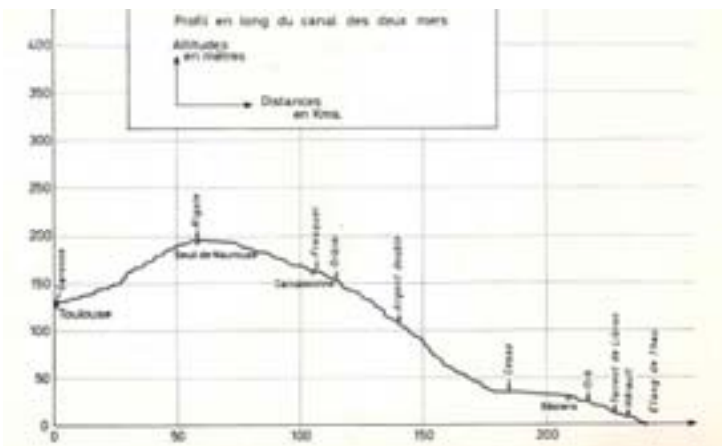


## LE CANAL DU MIDI

Un outil économique obsolète devenu monument du patrimoine mondial  
 Un avenir incertain pour une voie d'eau historique



Source : L'Histoire, 1987



Source : A. Maistre, Privat, 1968

Le tunnel du Malpas



Le pont-canal sur l'Orb à Béziers



Fonserannes : écluses et pente d'eau



Plaisanciers au Somail



27 novembre 1988

**LA NAVETTE**

ORGANE DE LIAISON DES BATIERS DES CANAUX DU MIDI SUD-OUEST  
Fondé en 1982 par M<sup>rs</sup> BICRE, Association agréée de l'F.C.S.R.

EDITE PAR L'AT.F.M.

SECRETARIAT - 81, RUE DES SPORTS - 31000 TOULOUSE - TEL. - 41 91 04 04

" IL FAUT FINIR L'OUVRAGE OU MOURIR A LA PIERRE. " - RICOLET.

## Une grande victoire des "Verts"

Ce y est ! Les deux derniers artisans bateliers qui s'opposaient à franchir le canal du Midi pour le transport des marchandises, en l'espace, le vin, ont enfin débarrassé les lieux et porté ailleurs leur activité.

Si les meilleurs bateliers sont contraints par ces obstacles, leur travail perdrait un atout de plus en faveur de l'achèvement de la modernisation, d'autres se réjouissent.

Nous pensons d'abord à M<sup>rs</sup> Celine Salvador, présidente des SIV et Ensemble mouvementé, et M<sup>rs</sup> Forster Krieger, du ministère de l'Environnement.

Ces derniers profitent des énormes efforts de sélection que facilitaient leurs titres ne manquent aucune occasion de faire un virage régulateur contre le transport des marchandises sur le canal du Midi, avec selon elles ne doit être utilisé que pour la navigation de plaisance, ou être érigé comme réserve fluviale aux monuments historiques pour touristes et mil de découvertes.



## LE CANAL EN BREF

■ **Octobre 1666** : L'édit royal de Louis XIV permet à Pierre-Paul Riquet de débiter les travaux. Voici le texte : « joindre la mer océane à la mer méditerranée. Rendre le commerce florissant en évitant le détroit de Gibraltar, les pirates et la flotte du roy d'Espagne. Donner aux provinces de Guyenne et Languedoc les plus considérables avantages. L'idée remontait à François I<sup>er</sup> ».

■ **1681** : Le 24 mai à Toulouse, le canal royal du Languedoc est inauguré. Sans Pierre-Paul Riquet décédé un an plus tôt. Ses deux fils ont achevé l'ouvrage.

■ **1856** : Achèvement du canal latéral à la Garonne qui relie les Ponts Jumeaux de Toulouse à Castets en Dorthe sur la Garonne (193 kilomètres).

■ **1898** : Le canal est nationalisé après avoir été racheté par la Compagnie du Midi.

■ **1920** : Fin de la traction hippomobile des péniches.

■ **1989** : Arrêt du transport de marchandises sur le Canal du Midi.

■ **1951** : Les premiers bateaux promenade lancent l'activité touristique à Béziers

■ **1992** : Publication du rapport Chapon qui dénonce l'état de vétusté du canal et les menaces sur sa pérennité.

■ **1993** : Premier programme d'interventions sur le canal dans le cadre du contrat de plan.

### Géographie

■ Le canal du Midi mesure 240 kilomètres, sa largeur est de 30 mètres, sa profondeur de 1,80 mètres. Il compte 63 écluses et ponts traversant trois départements. Son point culminant est le seuil de Naurouze où convergent les rigoles qui l'alimentent en captant les eaux du barrage de Saint-Ferréol et des rivières de la Montagne Noire.

### Statut

■ Le canal est propriété de l'Etat qui a concédé la gestion à la compagnie des Voies navigables de France, établissement public. Les berges au delà du chemin de halage (2,50 mètres de chaque côté) sont intégrées au canal mais l'entretien en incombe à la collectivité locale concernée.

### Les canaux du Midi, outil économique ou monument du patrimoine régional ?

Le développement de la circulation routière, les mutations profondes de l'économie du Sud-Ouest depuis trente ans n'ont guère altéré l'attachement des populations ou de leurs représentants aux canaux du Midi. Un attachement aux motivations complexes, voire ambiguës, dont seules les manifestations outrancières ont à peu près disparu. S'y mêlent tout à la fois la nostalgie confuse d'un âge d'or que l'on situe mal dans le temps, le sentiment de protéger un des témoignages du génie local dont l'originalité, dans le moindre détail, ne saurait se comparer à l'uniformité et à l'anonymat d'une route ou d'une voie ferrée. Et si les arguments économiques raisonnables ne mobilisent plus automatiquement les énergies méridionales pour la promotion de la voie d'eau, d'autres thèmes ont pris le relais.

Hier il fallait défendre cet élément du patrimoine régional contre les agressions venues d'ailleurs et perpétrées par la Compagnie des Chemins de fer du Midi. Aujourd'hui, ce sont le calme et le charme des berges plantées d'arbres séculaires qui trouvent d'ardents défenseurs. A Toulouse, les associations «écologistes» ont réussi à éviter les dommages qu'aurait provoqué le prolongement de certaines voies sur berge. Au sud de l'agglomération, le chemin de halage a été aménagé en piste cyclable sur une vingtaine de kilomètres et la fréquentation actuelle permet déjà d'envisager un prolongement vers Baziège. Quant à la navigation de plaisance, elle connaît un essor spectaculaire; en 1979, on a enregistré près de 1200 passages sur le Canal latéral à hauteur de Moissac et plus de 2000 sur le Canal du Midi à proximité de Castelnaudary. Au rythme de croissance actuel, de graves problèmes ne tarderont pas à surgir, en particulier celui de l'approvisionnement en eau. La multiplication des éclusées, surtout en période de vacances estivales, accroît considérablement la consommation et limite les possibilités d'extension de l'irrigation.

Le développement de la navigation de loisir échappe entièrement aux intérêts régionaux. Deux compagnies anglaises, la Blue Line Cruisers et la Beaver Fleet, et une compagnie française, Marin' Air, mettent en location près de 150 bateaux dans leurs bases échelonnées le long de la voie d'eau. Au sud de Toulouse, à Ramonville-Saint-Agne, une grande opération immobilière est en cours d'achèvement autour d'un port de plaisance ouvert sur le Canal du Midi. Plusieurs péniches, libérées après le départ en retraite de leurs anciens propriétaires ont été transformées: deux d'entre elles, amarrées à demeure sur le Canal de Brienne, abritent des restaurants, d'autres sont mises en location pour des croisières ou assurent des excursions de quelques heures.

Ainsi le contraste devient-il de plus en plus grand entre l'agonie de la batellerie commerciale et la vitalité des activités de plaisance. Les canaux du Midi, intimement liés à l'histoire régionale, seront-ils prochainement classés avec les villages ou les cantons du Sud-Ouest voués à l'abandon puis aux appétits de touristes venus d'ailleurs? L'attitude des intérêts financiers ne laisse aucun doute à ce propos; à l'effacement des sociétés de navigation dans le transport des marchandises n'a pas tardé à succéder la mainmise de capitaux étrangers sur les activités touristiques, dont la rentabilité semblait mieux assurée.

Aujourd'hui, il est sans doute trop tôt ou trop tard. Trop tôt pour oser admettre un tel constat; trop tard pour remettre en cause l'achèvement des travaux de modernisation. Ce serait reconnaître que des millions ont été investis en pure perte et, surtout, accepter l'idée que toute opération d'aménagement du territoire est vouée à l'échec si, même sans les contrarier, elle ne s'inscrit pas dans la stratégie des forces qui dominent notre système économique. N'en fut-il pas déjà ainsi, à la fin du siècle dernier, quand l'état décida de racheter les canaux?

## IL FAUT SAUVER LE CANAL DU MIDI

(...)

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

La poursuite du développement touristique serait abandonnée aux initiatives les plus diverses et concernerait 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 trouvent 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'est 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) peut 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 semble engagé avec l'institution d'une vignette pour les bateaux utilisant la voie d'eau, depuis 1992.

(...)

On frémit à l'idée des excès que pourraient entraîner ces logiques marchandes souvent concurrentes, qui ruineraient à jamais l'unité d'un canal que chacun reconnaît aujourd'hui comme un monument historique. Un jour viendrait sans doute où l'opinion s'insurgerait contre ces atteintes portées au patrimoine régional et l'on devine combien coûterait alors une réhabilitation digne de son passé glorieux. Et l'on imaginerait peut-être de lui rendre vie en créant un écomusée avec, reconstitués à grands frais, ces bateaux qui autrefois transportaient les marchandises entre Atlantique et Méditerranée, menés par des employés habillés en barquiers qui raconteraient l'histoire de ce canal, et expliqueraient à des auditeurs émerveillés le fonctionnement des écluses et le génial système d'alimentation en eau.

Mais pourquoi, dans ces conditions, ne pas préserver la vraie vie sur ce canal? Pourquoi ne pas y maintenir une activité de transport bien réelle avec tous les hommes qui sont encore là, bateliers, éclusiers, agents d'entretien, dépositaires de la mémoire collective? Cela supposerait bien sûr que soit achevée la mise au gabarit Freycinet qui brancherait enfin les canaux du Midi sur l'Europe fluviale. Menés avec discernement et des crédits suffisants, mais pour un coût qui reste raisonnable, ces travaux peuvent être réalisés sans porter préjudice aux ouvrages d'art séculaires. La reprise de la navigation commerciale entre Atlantique et Méditerranée, dut-on lui apporter quelques subventions pour reconquérir des trafics perdus, serait alors la garantie d'une voie d'eau ouverte et entretenue pendant toute l'année. Elle soulagerait un peu, par la même occasion, les autres infrastructures de transport dont l'encombrement et le fonctionnement génèrent des coûts sociaux élevés. Et ce monument historique, retrouvant vie sous toutes ses formes, n'aurait-il pas ainsi un extraordinaire attrait pour des touristes fuyant les parcs d'attraction standardisés et artificiels où l'on tente de les attirer en d'autres lieux? Dans le même ordre d'idée, n'est-il pas vain d'espérer un tourisme vert attractif dans des campagnes sans paysans, vouées à la friche, d'où aurait disparu toute activité agricole?

Il est temps que les passions s'apaisent. Navigation commerciale, tourisme et distribution de l'eau sont autant de fonctions qui s'avèrent parfois concurrentes et que l'on s'est plu à opposer trop systématiquement. Aurait-on oublié qu'elles peuvent aussi se révéler complémentaires et s'épauler? C'est dans cette complémentarité qu'il faut précisément chercher des solutions aux graves problèmes que connaît aujourd'hui un canal qui se meurt dans l'indifférence, dépecé par des intérêts étroits, parfois victime de ses thuriféraires aussi. Son unité doit être sauvegardée autour d'un projet cohérent, sous une autorité unique respectueuse de ses engagements, tant sont grandes et variées les solidarités économiques, techniques, écologiques et culturelles qu'il fédère depuis des siècles de la Montagne Noire à Toulouse et à la Méditerranée. Chaque jour qui passe rend plus urgente la mobilisation autour d'un chef-d'œuvre du patrimoine national et régional. Il faut sauver le canal du Midi.

**L'Unesco inscrit le canal du Midi au patrimoine mondial de l'humanité**

Répertorié parmi les 469 sites que l'organisation internationale protège, l'ancien canal des Deux Mers fut la première grande entreprise de travaux publics de l'époque préindustrielle. Son charme désuet attire de nombreux visiteurs, des Anglo-Saxons notamment, qui aiment pratiquer le tourisme fluvial

Le Monde, 7 décembre 1996