

Les canaux du Midi

Outil économique ou monument du patrimoine régional ?

par Robert Marconis

Trois siècles après l'inauguration du Canal du Midi, le débat sur l'opportunité de poursuivre sa modernisation vient de rebondir. Faut-il encore mettre au gabarit Freycinet l'ensemble de la voie d'eau entre Atlantique et Méditerranée ?

Les polémiques soulevées par cette question sembleraient bien disproportionnées par rapport à leur objet si, dans le Midi toulousain, depuis des décennies, l'essentiel des revendications régionales ne s'était apparemment cristallisé autour de la question des canaux, de leur rachat d'abord, de leur aménagement ensuite.

I. La construction des canaux

1. Le Canal du Midi.

C'est en 1681, quelques mois après la mort de son promoteur, que fut ouvert au trafic le Canal royal du Languedoc entre la Garonne à Toulouse, et l'Etang de Thau. Depuis l'Edit de 1666 ordonnant « la jonction des mers Océane et Méditerranée par un canal de transnavigation », un vieux rêve s'était concrétisé en moins de quinze années, grâce aux volontés conjuguées du pouvoir central, des Etats du Languedoc et de l'ingénieur et fortuné Paul Riquet.

Pour le pouvoir royal, l'accueil favorable réservé au projet de Canal du Languedoc s'explique à la fois par le désir du souverain de « bien marquer pour les siècles à venir, la grandeur, l'abondance

d'exploitation sur les deux modes de transport au risque, jugé plus grave, de voir différer encore la construction de la voie ferrée.

Si entre Bordeaux et Toulouse la Compagnie du Midi n'avait plus à redouter la concurrence de la voie d'eau, il en allait différemment entre Toulouse et Sète, où le Canal du Midi bénéficiait d'une clientèle fidèle et de l'attachement sentimental des populations locales, qui se manifestait avec insistance depuis un quart de siècle (8). Elle s'engagea dans une guerre des tarifs sans merci avec la Compagnie du Canal du Midi qui, au bout de quelques mois à peine, préféra lui affermer l'exploitation du canal pour quarante ans et garantir ainsi un revenu à ses actionnaires. A l'abri de toute menace sérieuse de concurrence, la Compagnie des Chemins de Fer du Midi pouvait alors entreprendre la constitution d'un véritable réseau ferré, le seul en France à s'organiser autour d'une ligne interrégionale n'aboutissant pas à Paris.

2. Le monopole de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi.

Dès sa mise en exploitation, la ligne Bordeaux-Sète enregistra un important trafic qui ne cessa de s'accroître à mesure qu'entraient en service les lignes adjacentes. Entre 1868 et 1880, le tonnage transporté augmente de 120 %, passant de 1 750 000 tonnes à 3 890 000 tonnes, mais le parcours moyen de chaque tonne ayant tendance à diminuer (130 km au lieu de 168), la progression du tonnage-kilométrique est sensiblement plus faible (75 %). Le déséquilibre demeure cependant flagrant entre les deux sections de la ligne, confirmant un phénomène déjà noté au siècle précédent dans l'orientation de la vie de relation dans le Sud-Ouest du pays : la densité de trafic est presque deux fois plus forte entre Toulouse et Sète (9).

Dans le même temps le trafic des canaux s'est très vite effondré. Exprimé en tonnes-kilomètres, il ne représente plus en 1868 que 37 % de son volume de 1856 et 585 000 tonnes, soit le tiers du tonnage transporté par le chemin de fer sur le même itinéraire. Après une légère remontée jusqu'au début des années 1880, il diminue à nouveau rapidement avant de se stabiliser autour de 260 000 tonnes et 30 millions de tonnes-kilomètres jusqu'au rachat des canaux par l'Etat en 1897.

Ces quelques chiffres de référence ont suscité des jugements sans appel : c'est la Compagnie du Midi qui « désireuse d'assurer le plus gros trafic à la voie ferrée imposa des tarifs qui désorganisèrent la navigation sur les canaux. » (10). La question mérite un examen

(8) Statues de Riquet à Béziers (1838) et à Toulouse (1853), obélisque du seuil de Naurouze (1825), etc. cf. A. d'Antin de Vaillac, *Connaissance du Canal du Midi*. Paris, 1979, France-Empire (ch. IV, Les odes et l'obélisque).

(9) D'après les rapports annuels de la Compagnie du Midi.

(10) André ARMENGAUD, *Les populations de l'Est Aquitain au début de l'époque contemporaine (vers 1845-vers 1871)*. Paris, 1961, Mouton.

et la félicité de (son) règne » et par le souci de Colbert de stimuler le commerce et l'économie du Royaume grâce à la réalisation ou à la modernisation de grands équipements. Dans le Haut-Languedoc, cette tâche s'imposait de plus en plus à mesure que s'estompaient les souvenirs de « l'âge d'or » du siècle précédent, où la culture et le négoce du pastel avaient assuré la fortune d'une bourgeoisie dont les activités commerciales stimulaient la croissance de Toulouse et son rayonnement bien au-delà des limites de la Province.

Au XVIII^e siècle, l'introduction et l'extension rapide de la culture du maïs orientaient peu à peu l'agriculture des pays toulousains vers une monoculture céréalière qui devait connaître son apogée à la fin du XVIII^e siècle (1). La production croissante de maïs, au détriment des jachères surtout, permet alors, sans compromettre l'alimentation des populations locales, de dégager régulièrement de très importants excédents de blé, dont la commercialisation se heurte à la médiocrité des moyens de transport. Ainsi les projets d'un canal vers la côte méditerranéenne ont-ils recueilli un écho très favorable auprès du négoce toulousain. C'était l'espoir de conquérir d'importants marchés en Bas-Languedoc ou en Provence, voire au-delà des mers. G. Frêche a pu démontrer que les Etats du Languedoc, contrairement à une idée trop souvent admise, ont apporté un concours essentiel à la réalisation d'une entreprise royale et contribué pour plus de la moitié à son financement (2).

Revint à Riquet la tâche essentielle. Ayant eu le mérite de présenter enfin un projet techniquement réalisable, il en contrôla étroitement l'exécution. Engageant dans l'aventure une part de sa fortune personnelle, en grande partie constituée grâce à la ferme des gabelles, il réussit à se doter des moyens techniques appropriés pour faire creuser les 240 kilomètres de la branche principale du Canal, jalonnée de 64 écluses dont plusieurs multiples, et aménager l'ingénieux système d'alimentation en eau.

Les eaux de la partie occidentale de la Montagne Noire, collectées par la Rigole de la Plaine, sont conduites par gravité au point culminant sur le tracé du Canal, soit à 190 mètres d'altitude au seuil de Naurouze. De là, elles s'écoulent vers Toulouse, pour rejoindre la Garonne (altitude 132 m), ou vers l'Etang de Thau. Réalisé entre 1667 et 1672, le lac de barrage de Saint-Ferréol, à 342 mètres d'altitude, est alimenté par les eaux de plusieurs petites rivières acheminées par la Rigole de la Montagne. Il constitue une réserve importante (6,7 millions de mètres cubes) capable d'assurer une alimentation suffisante de la Rigole de la Plaine et du Canal.

(1) Roger BRUNET, *Les campagnes toulousaines*. Toulouse, 1965, Ass. Publ. Fac. Lettres.

(2) Georges FRÊCHE, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières*. Vers 1670-1789. Paris, 1974, Cujas. (Voir aussi L. DUTIL, *L'état économique du Languedoc à la fin de l'Ancien régime*. Paris, 1911, Hachette).

Plus que dans la réalisation technique du Canal, c'est sans doute dans la conception de ce système d'alimentation que réside l'apport le plus original de Riquet, en ce siècle où, tant en France qu'à l'étranger, les ingénieurs avaient déployé leurs efforts pour résoudre les problèmes hydrauliques.

Le Canal royal du Languedoc, devenu Canal du Midi, n'a subi depuis que des modifications mineures. La conception de l'alimentation en eau n'a pas été remise en question. Deux nouveaux barrages-réservoirs ont été établis dans la Montagne Noire, celui du Lampy (1,6 millions de m³) dès 1782, et plus récemment, en 1957, celui des Cammazes (20 millions de m³). Ce dernier répond surtout aux besoins des populations et de l'agriculture locales, le cinquième seulement de sa capacité étant tenu à la disposition du Canal.

2. Le Canal latéral à la Garonne.

Vers l'aval, au-delà de l'écluse de l'Embouchure qui assure le raccordement entre le Canal du Midi et la Garonne, la navigation sur le fleuve se heurtait à de sérieuses difficultés. Malgré quelques aménagements ponctuels, qui résistaient mal aux crues, les naufrages étaient fort nombreux. A la fin du XVIII^e siècle, il fallait en temps ordinaire, de six à huit jours pour aller de Toulouse à Bordeaux et la « remonte » demandait de dix à quinze jours. Cela accentuait la séparation entre le Haut-Languedoc et l'Aquitaine. Toulouse, qui par le Canal du Midi bénéficiait de relations faciles, sûres et de moindre coût avec le Bas-Languedoc, ne conservait que de médiocres liens économiques avec Bordeaux. A la veille de la Révolution française la distinction entre les pays d'élections de Guyenne et Gascogne et le Languedoc, pays d'Etats, semble aller bien au-delà du seul domaine administratif. La configuration du réseau routier, mis en place à cette époque, par les Etats en Languedoc, par les Intendants dans les généralités d'Auch et de Montauban, n'a d'ailleurs fait que souligner ces orientations privilégiées de la vie de relation.

Le problème de l'amélioration des communications entre les pays toulousains et la région de Bordeaux est fréquemment posé et alimente les délibérations des différentes assemblées locales. Mais il faut attendre la Monarchie de Juillet pour qu'il reçoive une amorce de solution avec le projet d'un canal latéral à la Garonne.

Une abondante littérature de cette époque conservée dans divers dépôt d'Archives de la région permet de se faire une idée assez précise des revendications en matière de transports dans le Sud-Ouest en ce premier tiers du XIX^e siècle. Redoutée par une partie des intérêts commerciaux de Toulouse, qui craint de perdre la rente de situation liée à la rupture de charge entre la navigation sur le Canal du Midi et la navigation sur la Garonne ou le roulage, la construction du Canal latéral est ardemment souhaitée dans les pays de la Moyenne Garonne (Montauban, Moissac) et dans le Bordelais. En

Moyenne Garonne, une ville comme Montauban (25 000 habitants à la fin de l'Ancien régime), cruellement frappée par la réorganisation administrative de l'époque révolutionnaire, considère que seul le futur canal pourra redonner vie à des activités industrielles et commerciales en déclin (3) et recréer « une ville qui, sortant de ses débris ne demande qu'à reparaître avec l'esprit qui l'anime et à reprendre son rang parmi les grandes places de commerce. » (4). En Gironde, la prospérité du XVIII^e siècle s'estompe également et la bourgeoisie s'inquiète de l'écart qui se creuse dangereusement entre le port de Bordeaux et ses concurrents de la côte atlantique, Nantes, Rouen et Le Havre, précocement reliés à leur arrière-pays par des voies ferrées : « c'était une nécessité impérieuse pour les Bordelais d'avoir à faire sortir leur port de l'espèce d'isolement où il se trouvait confiné » (5).

La loi relative au Canal latéral à la Garonne est votée en 1838. Après l'échec d'une compagnie privée, l'Etat reprend le projet à son compte. Bien que commencés dès l'année suivante, les travaux traînent en longueur et sont interrompus à plusieurs reprises. En 1846, alors que le canal est ouvert à la navigation entre Toulouse et Moissac, les pouvoirs publics concèdent la voie ferrée Bordeaux-Sète. Se trouve alors posée la question de la nécessité d'achever la voie d'eau sur un itinéraire parallèle : « l'engouement des populations pour le chemin de fer était tel que l'on assista à ce spectacle attristant d'un grand nombre de communes et de 53 députés appartenant à douze départements du Midi et porteurs de 400 délibérations de Conseils Municipaux venant appuyer la demande de destruction de la voie navigable et de son utilisation pour l'assiette de la voie ferrée » (6).

Le premier concessionnaire ayant été frappé de déchéance, la Compagnie des Chemins de fer du Midi obtint en 1852 la concession simultanée de la voie ferrée et du Canal latéral, à charge pour elle d'en terminer les travaux. C'est dans ce nouveau cadre juridique qu'est achevé, en 1856, le dernier tronçon de la voie d'eau entre le confluent de la Baise et Castets. Quelques mois plus tard les frères Péreire inauguraient le chemin de fer de Bordeaux à Sète, dont la section Bordeaux-Valence d'Agen avait été ouverte au trafic dès l'année précédente. A peine achevée, la liaison fluviale entre Atlantique et Méditerranée se trouvait ainsi placée face à un redoutable concurrent.

Alimenté à Toulouse par les eaux de la Garonne, le Canal latéral retrouve le fleuve en aval après un parcours de 193 kilomètres jalonné

(3) Pierre DEFFONTAINES, Montauban, *Ann. Géogr.*, Paris, 1929.

(4) *Mémoire adressé au Ministre de l'Intérieur par le Conseil de Commerce de Montauban*. Archives du Canal.

(5) A. CHARLES, L'isolement de Bordeaux et l'insuffisance des voies de communication en Gironde au début du Second Empire, *Annales du Midi*, 1, 1960, pp. 59-74.

(6) A. PICARD, *Traité des Chemins de fer*. Paris, 1887, Ed. Rothschild. Tome I, page 338.

de 53 écluses et permet d'atteindre Bordeaux au prix de 54 kilomètres supplémentaires. Un embranchement de 10 kilomètres dessert la ville de Montauban. Malgré un tracé plus facile et rectiligne les caractéristiques de l'ouvrage ne diffèrent guère de celles du Canal du Midi : un peu plus profond (2,20 m au lieu de 2 m), la dimension de ses écluses ne permet la navigation qu'à des bateaux de même dimension, c'est-à-dire 30 mètres de long maximum et un port en lourd de 160 tonnes.

II. Mobilisation régionale pour la défense des canaux

1. La concurrence des chemins de fer.

L'Edit de 1666 ordonnant la construction du Canal du Midi avait érigé en fief l'ouvrage lui-même, ses annexes et ses abords. Ce fief fut acheté par Riquet dont les héritiers prirent en charge l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau jusqu'à la Révolution française. En 1792, le fief aboli et les biens des propriétaires confisqués pour cause d'émigration, l'Etat assure temporairement la relève. Mais, dès 1808-1810, la propriété du Canal est attribuée à une société par actions, la Compagnie du Canal du Midi, au sein de laquelle les descendants de Riquet n'ont pas tardé à retrouver une place prépondérante.

Très sérieusement perturbé pendant la période révolutionnaire et l'Empire, le trafic sur le Canal du Midi reprend vigoureusement ensuite pour le plus grand bénéfice de ses propriétaires; il atteint 67 millions de tonnes-kilomètres en 1854 (7). Deux ans plus tard, avant l'ouverture complète de la voie ferrée Bordeaux-Sète, c'est à 110 millions de tonnes-kilomètres qu'on évalue le volume du trafic sur les deux canaux.

De tels résultats expliquent sans doute les réticences des compagnies de chemins de fer à se porter candidates pour la réalisation de la voie ferrée entre Atlantique et Méditerranée, seule ligne transversale inscrite dans la loi de 1842 au même titre que les grandes radiales entre Paris et les grandes villes de province : contrairement à une idée trop répandue aujourd'hui, elles redoutaient la concurrence de la voie d'eau.

Ainsi s'explique la concession simultanée de la voie ferrée et du Canal latéral à la Compagnie du Midi, qui prend officiellement le nom de « Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne ». Les intérêts régionaux, à Bordeaux en particulier, avaient accepté cette solution, préférant les dangers d'un monopole

(7) Le tonnage-kilométrique s'obtient en multipliant le tonnage transporté par la distance parcourue. Le tonnage dit « à distance entière » (ou densité de trafic) se calcule en divisant le tonnage kilométrique par la longueur totale de la section considérée; toutes les marchandises sont alors considérées comme ayant parcouru cette section de bout en bout.

d'exploitation sur les deux modes de transport au risque, jugé plus grave, de voir différer encore la construction de la voie ferrée.

Si entre Bordeaux et Toulouse la Compagnie du Midi n'avait plus à redouter la concurrence de la voie d'eau, il en allait différemment entre Toulouse et Sète, où le Canal du Midi bénéficiait d'une clientèle fidèle et de l'attachement sentimental des populations locales, qui se manifestait avec insistance depuis un quart de siècle (8). Elle s'engagea dans une guerre des tarifs sans merci avec la Compagnie du Canal du Midi qui, au bout de quelques mois à peine, préféra lui affermer l'exploitation du canal pour quarante ans et garantir ainsi un revenu à ses actionnaires. A l'abri de toute menace sérieuse de concurrence, la Compagnie des Chemins de Fer du Midi pouvait alors entreprendre la constitution d'un véritable réseau ferré, le seul en France à s'organiser autour d'une ligne interrégionale n'aboutissant pas à Paris.

2. Le monopole de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi.

Dès sa mise en exploitation, la ligne Bordeaux-Sète enregistra un important trafic qui ne cessa de s'accroître à mesure qu'entraient en service les lignes adjacentes. Entre 1868 et 1880, le tonnage transporté augmente de 120 %, passant de 1 750 000 tonnes à 3 890 000 tonnes, mais le parcours moyen de chaque tonne ayant tendance à diminuer (130 km au lieu de 168), la progression du tonnage-kilométrique est sensiblement plus faible (75 %). Le déséquilibre demeure cependant flagrant entre les deux sections de la ligne, confirmant un phénomène déjà noté au siècle précédent dans l'orientation de la vie de relation dans le Sud-Ouest du pays : la densité de trafic est presque deux fois plus forte entre Toulouse et Sète (9).

Dans le même temps le trafic des canaux s'est très vite effondré. Exprimé en tonnes-kilomètres, il ne représente plus en 1868 que 37 % de son volume de 1856 et 585 000 tonnes, soit le tiers du tonnage transporté par le chemin de fer sur le même itinéraire. Après une légère remontée jusqu'au début des années 1880, il diminue à nouveau rapidement avant de se stabiliser autour de 260 000 tonnes et 30 millions de tonnes-kilomètres jusqu'au rachat des canaux par l'Etat en 1897.

Ces quelques chiffres de référence ont suscité des jugements sans appel : c'est la Compagnie du Midi qui « désireuse d'assurer le plus gros trafic à la voie ferrée imposa des tarifs qui désorganisèrent la navigation sur les canaux. » (10). La question mérite un examen

(8) Statues de Riquet à Béziers (1838) et à Toulouse (1853), obélisque du seuil de Naurouze (1825), etc. cf. A. d'Antin de Vaillac, *Connaissance du Canal du Midi*. Paris, 1979, France-Empire (ch. IV, Les odes et l'obélisque).

(9) D'après les rapports annuels de la Compagnie du Midi.

(10) André ARMENGAUD, *Les populations de l'Est Aquitain au début de l'époque contemporaine (vers 1845-vers 1871)*. Paris, 1961, Mouton.

plus approfondi; il semble en effet que la compagnie ferroviaire n'ait fait qu'utiliser au mieux de ses intérêts les accords qui la liaient à l'Etat. Ces accords, signés à une époque où elle pouvait sérieusement redouter la concurrence de la voie d'eau, fixaient pour chaque classe de marchandise le prix maximum des péages pour les transports fluviaux. En alignant presque systématiquement les tarifs des canaux sur ces maximum, la Compagnie du Midi a privé la navigation de tout avantage tarifaire par rapport à la voie ferrée. De ce fait la batellerie n'a pu compenser les handicaps dont elle souffrait : la lenteur bien sûr, mais surtout une infériorité très nette face à un véritable réseau dont les ramifications s'étendaient d'année en année. La voie d'eau ne pouvait espérer rivaliser avec la voie ferrée que dans les cas où les marchandises circulaient exclusivement sur l'axe Bordeaux-Sète; dans le cas contraire, les transbordements rendaient la lutte d'autant plus inégale que la Compagnie du Midi s'est toujours opposée avec succès, à Toulouse en particulier, aux projets d'embarcadères ferroviaires sur les rives des canaux.

3. Les réactions régionales.

Pour les forces économiques du Sud-Ouest la lutte contre le monopole de la Compagnie du Midi aurait dû constituer une priorité. Ce monopole des moyens de transport de forte capacité et à longue distance ne faisait qu'aggraver le handicap d'une situation géographique de plus en plus excentrique par rapport aux grands foyers d'activités que le capitalisme triomphant organisait ou développait dans le Nord et l'Est du pays. Mais très vite, l'éloquence méridionale aidant, c'est la défense des canaux qui a eu tendance à l'emporter et les considérations d'ordre affectif, voire moral, ont pris le pas sur les arguments économiques.

Ces canaux dont on se complait à vanter la perfection technique et les charmes, dont on honore périodiquement le génial créateur — « Nostre Riquet » — sont peu à peu présentés comme un élément majeur du patrimoine régional qu'il convient de protéger contre les ambitions extérieures — parisiennes — de la Compagnie du Midi. Cette Compagnie du Midi qui ne cesse d'étendre sa domination dans le Sud-Ouest et qu'il est bien commode de tenir pour responsable de tous les maux dont souffrent ces contrées méridionales : dépopulation, ruine de l'artisanat, médiocrité de la vie industrielle, difficultés d'une agriculture qui s'enferme dans un système polycultural autarcique... Cela évite de pousser plus loin l'analyse des causes profondes de la marginalisation progressive de l'économie régionale dans l'espace français.

Pendant un demi-siècle, dans le midi toulousain, les énergies locales ont ainsi été mobilisées sur le thème des transports. Mettre fin à l'exploitation des canaux et des voies ferrées par la seule Compagnie du Midi en faisant racheter la voie d'eau par l'Etat, « désen-

les bases économiques, la rente foncière et le négoce, sont de plus en plus chancelantes et qui ne repose bientôt plus que sur leur capacité à défendre, auprès de l'Etat, leurs intérêts particuliers, habilement présentés comme ceux de la région tout entière. L'illusion ne pouvait durer que dans la mesure où cette action revendicative se soldait par des résultats limités. Si l'on admet cette hypothèse, on ne saurait s'étonner de l'écho recueilli par des projets, sinon farfelus, tout au moins chimériques, tel celui du Canal des Deux Mers. Techniquement réalisable — les cautions scientifiques ou juridiques ne manquaient pas — n'avait-il pas l'immense avantage de souligner l'audace de ses défenseurs qui n'hésitaient pas à nourrir les plus hautes ambitions pour le Sud-Ouest ? Mais n'ayant aucune chance d'emporter l'adhésion de l'administration supérieure, il contribuait tout autant à perpétuer et à justifier le rôle des notables et leur place dans la hiérarchie sociale de la région. Etudiant le quotidien régional d'obédience radicale, *La Dépêche*, H. Lerner souligne l'esprit « qui procédait bien du conservatisme économique de ces prétendus hommes de gauche qui avaient horreur de tout ce qui pouvait éloigner de l'immobilité. » On passe ainsi en permanence « de revendications à caractère limité qui révèlent une conception étriquée des intérêts de la région » (28) à des considérations audacieuses voire planétaires où se donne libre cours l'éloquence méridionale.

Née dans le but de hâter le rachat des canaux du Midi, la solidarité régionale est profondément marquée par ces attitudes qui dominent souvent les délibérations de la IX^e Région économique de Toulouse et des Pyrénées, créée en 1919, et qui préparent l'adhésion sans réticence de nombreux notables aux thèses régionalistes du gouvernement de Vichy (29).

IV. Les hésitations contemporaines

1. La modernisation du Canal latéral.

Sans cesse différée, la modernisation des canaux du Midi a connu un début de réalisation entre 1970 et 1973. En trois ans, toutes les écluses du Canal latéral ont été modifiées pour permettre le passage des péniches d'une longueur de 38,50 mètres. Mais la profondeur du chenal n'ayant pas été augmentée, ces bateaux d'un port en lourd de 350 tonnes ne peuvent circuler qu'avec une charge réduite de 240-250 tonnes, ce qui représente un gain de 100 tonnes environ par rapport aux automoteurs traditionnels. Le coût des travaux, supporté par l'Etat (80 %) et diverses collectivités locales (20 %), pour 48

(28) Henri LERNER. *La Dépêche*. Publ. de l'Université de Toulouse-Le Mirail. 2 vol. (p. 509).

(29) Ass. pour la Renaissance de la Province de Toulouse. *La Province de Toulouse*. Toulouse, 1941.

claver » la région en créant une voie directe vers Paris (11) et surtout des lignes vers l'Espagne qui franchiraient les Pyrénées ariégeoises ou garonnaises (12), toutes ces réalisations étaient jugées nécessaires et le plus souvent suffisantes pour rendre à ces pays la prospérité; la lecture des registres de délibérations de la Chambre de Commerce de Toulouse se révèle, à cet égard, riche d'enseignements.

Dès 1850, la Chambre de Commerce avait exprimé ses craintes face à la puissance des compagnies de chemins de fer : « les conditions de tarifs sur les chemins de fer... sont telles aujourd'hui que les compagnies peuvent à leur gré, ruiner les uns pour enrichir les autres, déplacer toutes les situations naturelles, concentrer tout le mouvement des transports sur le point qui leur agréé, jeter le désordre dans les calculs de concurrence, peser en un mot sur le pays de tout le poids d'un arbitraire intéressé. » (Rapport Planet, 25 mars 1850).

Pendant une première période, entre 1850 et 1870 environ, le souci constant du négoce et de l'industrie toulousains fut d'éviter que la suprématie de Toulouse ne soit remise en cause par le tracé des lignes ferroviaires qui aurait pu favoriser des villes voisines telles qu'Agen, Auch, Tarbes et Montauban. Les préoccupations strictement locales l'emportent alors sur les rares velléités de solidarité régionale. Ainsi, en 1860, lors de l'étude d'une voie ferrée plus directe vers Paris par Lexos et Capdenac, s'exprime la crainte qu'un tracé trop long desservant Albi n'aboutisse à privilégier l'autre itinéraire qui, par Limoges et Agen, pourrait être prolongé vers l'Espagne par Auch et Tarbes, ruinant l'espoir de donner à Toulouse la tête d'une ligne transpyrénéenne : « ce ne sera plus Toulouse qui sera le dépositaire des clés de cette transpyrénéenne, mais bien la ville de Tarbes, grandissant lorsque nous seront appauvris, devenant aussi la métropole des Pyrénées, privilège qui nous fut longtemps réservé mais qui nous sera ravi par un courant que nous n'aurons pas su maîtriser lorsqu'il en était temps encore. » (Rapport Ramel, 12 décembre 1860). Et un autre orateur de renchérir : « pouvons-nous oublier que depuis l'ouverture du chemin de fer, Toulouse a perdu son commerce de transit et presque tout son commerce de revente ? »

Dans ce climat d'inquiétude, l'espoir de jours meilleurs est placé dans l'industrie « qui seule peut rendre à Toulouse ses transactions perdues » : « sachons nous faire producteurs... c'est là une nécessité; nos pères ont loyalement acquis dans le négoce, il faut que les fils élaborent la fortune de notre cité à la chaleur du fourneau. » (Rapport Ramel, 12 décembre 1860). Mais cette industrialisation ne trouve

(11) La ligne actuelle par Montauban, Brive et Limoges n'a été ouverte qu'en 1893.

(12) Cf. J. SERMET, *Communications pyrénéennes et transpyrénéennes*. Toulouse 1960. 132 pages. La voie ferrée transpyrénéenne par le Puymorens ne fut mise en service qu'en 1929, en même temps que celle du Somport.

guère de promoteurs parmi la bourgeoisie locale dont « les épargnes vont un peu chaque année, comme les oiseaux émigrants, se perdre dans des lointains dorés » (Rapport Sirven, 1897), ou s'orientent de façon plus traditionnelle vers les placements fonciers et immobiliers (13). En 1871, la Chambre de Commerce en vint même à s'adresser à « Messieurs les Industriels d'Alsace » en ces termes : « si vous voulez rester Français, sachez qu'il y a dans le Midi une contrée ignorée jusqu'à ce jour où la riche nature vous a réservé une place; elle vous tend les bras et vous présente ses ressources locales pour y amener votre industrie, vos prolétaires, et conserver au pays la plus invulnérable de ses gloires : le Travail et le Progrès. » (Rapport Bonnet, 17 avril 1871).

Ainsi, soucieuses de maintenir les situations acquises mais incapables de saisir les mécanismes économiques profonds qui les menaçaient, les classes dirigeantes toulousaines ont trouvé un terrain d'action privilégié avec l'affaire des canaux. Ayant obtenu gain de cause en 1897, lorsque l'Etat prit possession de la voie d'eau, leur premier souci ne fut-il pas de célébrer l'événement en « inaugurant dans le Palais de la Bourse une plaque de marbre qui perpétue le souvenir de cette victoire économique (14) » ?

4. L'affirmation d'une solidarité régionale.

L'action menée auprès des pouvoirs publics pour obtenir le rachat des canaux ne présenterait plus aujourd'hui qu'un intérêt anecdotique si elle n'avait été l'occasion de dépasser les égoïsmes locaux et de susciter, pour la première fois aussi nettement, l'affirmation d'une véritable solidarité régionale.

La discussion du plan Freycinet avait soulevé quelques espoirs dans le Sud-Ouest, mais la proposition visant à confier la gestion des canaux à l'Etat après éviction de la Compagnie du Midi n'avait pas été retenue par les députés lors du vote de la loi du 5 août 1879. Les canaux du Midi avaient été simplement classés parmi ceux qui devraient être rachetés « au fur et à mesure que les ressources du budget et les circonstances le permettraient. » (article 6).

Tout devait donc être mis en œuvre pour hâter la réalisation de ces circonstances favorables. Bravant la loi qui limitait encore les possibilités de concertation avec ses homologues, la Chambre de Commerce de Toulouse prit l'initiative de réunir à la Faculté des Lettres, en octobre 1887, un congrès pour l'étude du Canal des Deux-Mers; la majorité des Chambres de Commerce du grand Sud-Ouest

(13) André ARMENGAUD, A propos des origines du sous-développement industriel dans le Sud-Ouest, *Annales du Midi*, Toulouse 1960, 1, pp. 75-81.

(14) A. GIRARD, Vice-président de la Chambre de Commerce de Toulouse, in *L'industrie et le commerce des pays toulousains, Documents sur Toulouse et sa région*. Toulouse, 1910, Privat. Tome I, p. 308.

était représentée, quelques unes seulement (Bordeaux et Sète) ayant décliné l'invitation ou donné un accord réticent sans pour autant envoyer de délégué (Montpellier, Bayonne). Il est bien difficile de dire si les organisateurs de cette manifestation croyaient effectivement à la possibilité de creuser, entre Atlantique et Méditerranée, un canal entièrement nouveau ne comportant que 22 grandes écluses; un canal maritime qui « serait le complément, le correctif du canal de Suez, mais un canal à nous, chez nous, sans ingérence possible des puissances. » Un canal, qui dix ans après son ouverture, pourrait avoir détourné la moitié du trafic passant antérieurement par Gibraltar et dont le rôle militaire éviterait à notre flotte de guerre « l'humiliation de passer sous les canons de Gibraltar que l'Angleterre impose surtout à l'Espagne et à la France depuis la paix d'Utrecht en 1713 » (15). Le thème du Canal des Deux-Mers n'était-il pas tout simplement mis en avant pour réveiller et mobiliser les énergies régionales en vue d'une action moins glorieuse, le rachat des vieux canaux du Midi que le banquier toulousain Ozenne n'avait pas manqué d'évoquer dans son discours introductif : « mes regrets suivront l'œuvre de l'immortel Riquet; son canal a été le légitime orgueil de nos pères et il ne sera plus bientôt, par la faute de ses détenteurs actuels, qu'un ruisseau dédaigné. Ne pouvant l'élargir, nous serons peut-être appelés à le remplacer. »

Un mouvement de solidarité des intérêts économiques de la région n'en était pas moins né. D'autres congrès suivirent, presque toujours sur le thème des transports ou des télécommunications, d'où naquirent quelques structures à compétence territoriale étendue, tel l'Office des Transports du Sud-Ouest, en 1910. Les fluctuations de la liste des participants soulignent bien les hésitations ou les réticences de certaines Chambres de Commerce à abandonner quelques-unes de leurs prérogatives au profit de l'une d'entre elles. On voit ainsi s'esquisser peu à peu, autour de Toulouse, l'ébauche d'une véritable région dont la reconnaissance administrative mettra bien longtemps à s'imposer.

5. Le rachat des canaux et ses conséquences.

Les pouvoirs publics prirent définitivement en charge l'exploitation des deux canaux du Sud-Ouest en juillet 1898, supprimant immédiatement tous les péages, dont la perception avait rapporté une moyenne de 1 160 000 F au cours de la décennie précédente (16). Cette opération avait été rendue possible après le vote par le Parlement de la loi dite « de rachat » au mois de novembre 1897.

(15) *Rapport introductif*, d'après le registre des délibérations de la Chambre de Commerce de Toulouse. Séance du 14 novembre 1887.

(16) Ministère des Travaux Publics, *Le rachat du Canal du midi par l'Etat*. Paris, 1899.

L'affermage du Canal du Midi prenant fin en 1898, la compagnie propriétaire ayant à peine recouvré tous ses droits est expropriée et reçoit une indemnité de 750 000 F portant intérêt de 3 %. De son côté, la Compagnie des Chemins de Fer du Midi accepte qu'il soit mis fin prématurément à la concession du Canal latéral qui lui avait été initialement accordée pour 99 ans. En compensation, elle bénéficie d'une réduction du taux d'intérêt (3 % au lieu de 4 %) sur les sommes qu'elle a reçues de l'Etat, à titre d'avances remboursables, pour ses activités ferroviaires. Cette remise d'intérêts put être estimée à 1,5 million de francs pour la seule année 1899; mais, la dette allant croissant, elle atteindra près de 3 millions de francs dès 1908 (17) ! Si l'on considère, de surcroît, que l'exploitation des deux canaux s'était révélée globalement déficitaire depuis dix ans, il semble évident que l'opération « rachat des canaux » ne s'est pas faite financièrement aux dépens de la Compagnie du Midi, qui s'était largement assurée contre le manque à gagner éventuel qui aurait pu résulter du détournement d'une partie de son trafic par la voie d'eau ou d'un abaissement de ses tarifs que le retour à la concurrence rendrait peut-être nécessaire. Ce manque à gagner, sensible en 1899, s'est très vite estompé, largement compensé par un accroissement spectaculaire du trafic ferroviaire au cours des années suivantes.

La « victoire économique », dont parlait la Chambre de Commerce de Toulouse à propos du rachat des canaux, a donc été chèrement acquise; son coût exact n'a, semble-t-il, jamais été calculé. L'économie régionale en a-t-elle cependant retiré un bénéfice à la mesure de l'effort financier consenti par les pouvoirs publics ?

L'évolution du trafic après 1898 n'a pas beaucoup plus aiguïté la curiosité des chercheurs. Dans leur simplicité, les chiffres paraissaient suffisamment éloquents et achevaient de jeter le discrédit sur la gestion de la voie d'eau par la Compagnie du Midi. N'avait-il pas suffi de confier l'exploitation à l'Etat et de supprimer les péages pour que le trafic amorçe une progression rapide ?

1896 : 259 600 tonnes. 27 500 000 t-km

1900 : 492 000 tonnes. 65 780 000 t-km

1909 : 520 000 tonnes. 81 130 000 t-km.

Le choix de ces trois années, toujours citées en référence, est à première vue satisfaisant : la première précède le vote de la loi de rachat par le Parlement, la dernière correspond au trafic maximum enregistré avant la guerre et, entre les deux, 1900 permet de souligner la rapidité de la reprise d'activité après une longue stagnation. En fait, ces repères sont très discutables.

Avec 27,5 millions de tonnes-kilomètres sur les deux canaux, l'année 1896 est, de loin, la plus catastrophique depuis 1861; 1897 mar-

(17) D'après E. LEVESQUE, *Voies de communication, Documents sur Toulouse et sa région*. Toulouse, 1910, Privat. Tome II, pp. 299-354.

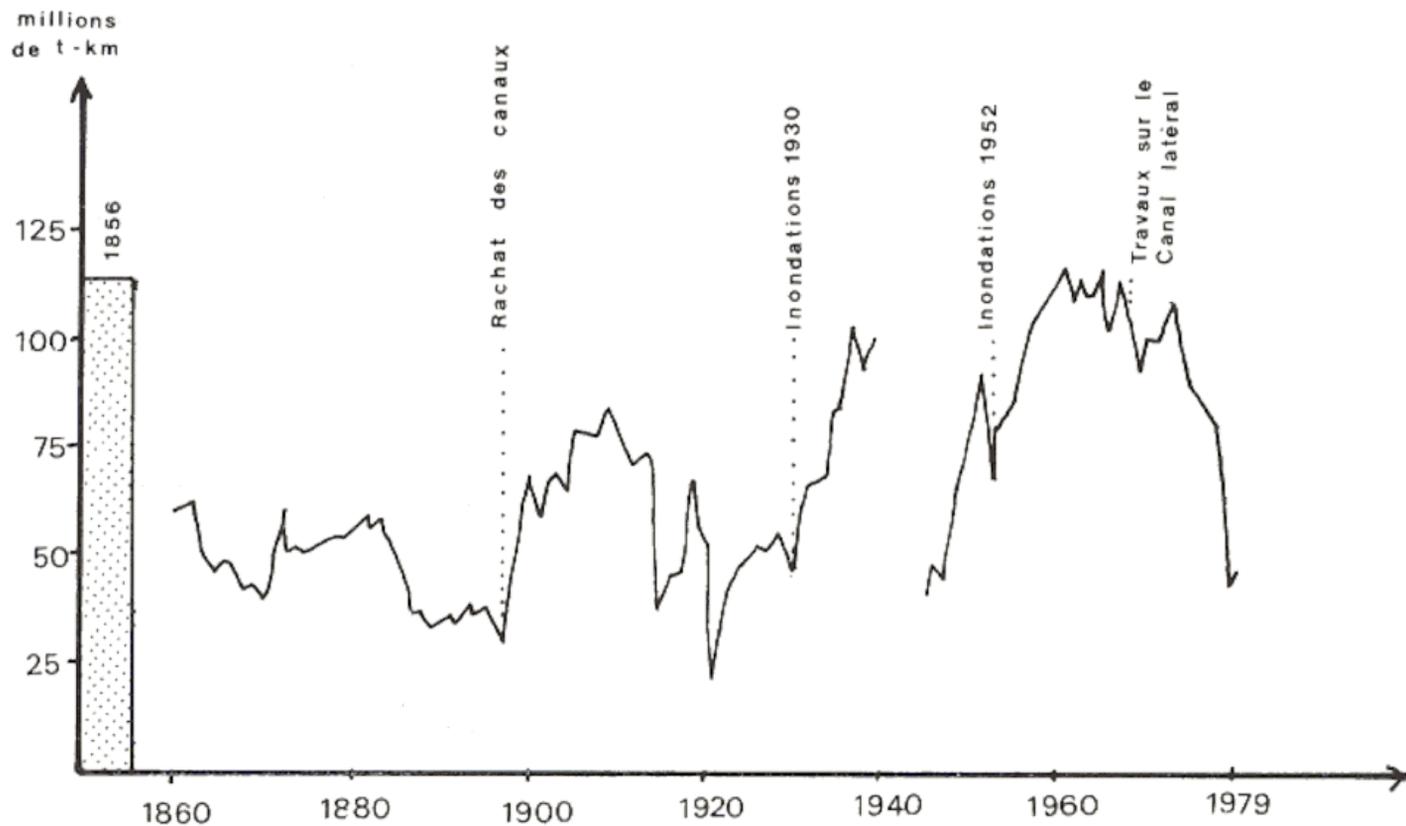


FIG. 1

L'évolution du trafic sur les canaux du Midi (1856-1979).

vement créés en Biterrois et Narbonnais, c'est-à-dire dans une zone bien desservie par le Canal du Midi. C'est aussi à ce moment-là que la voie ferrée Bordeaux-Sète bat tous les records de trafic : en 1911, le tonnage-kilométrique est presque le double de celui enregistré en 1891 et l'encombrement des voies et des gares pose des problèmes aux responsables de l'exploitation ferroviaire, soulevant les protestations de la Chambre de Commerce de Toulouse (séance du 7 octobre 1908).

En 1909, le trafic des canaux, qui a doublé par rapport à 1897, semble avoir atteint un palier avec 81 millions de tonnes-kilomètres. Il demeure cependant très inférieur aux records du début des années 1850, avant l'ouverture du chemin de fer. Phénomène intéressant, le déséquilibre permanent, qui existait tant sur la voie d'eau que sur la voie ferrée entre les sections Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Sète, a disparu; c'est même le tonnage du canal latéral qui l'emporte désormais, traduisant une nouvelle orientation de la vie de relations. Entre Toulouse et Bordeaux, grâce à un trafic plus diversifié, descente et remonte s'équilibrent : engrais, produits pétroliers et surtout houilles anglaises sont réexpédiés de Bordeaux à destination de Toulouse alors que les vins du Bas-Languedoc circulent dans l'autre sens. Au contraire, le trafic du Canal du Midi est plus exclusivement composé de produits agricoles.

Dans l'essor de l'activité des canaux au début du XX^e siècle, il semble donc bien hasardeux de distinguer ce qui relève de la suppression des droits de navigation ou des retombées d'une conjoncture économique beaucoup plus favorable aux échanges. Cette dernière a sans doute joué un rôle fondamental.

Même si les chiffres semblent justifier, après coup, leur politique, les intérêts régionaux, qui s'étaient coalisés pour obtenir le rachat des canaux, ont parfaitement compris le caractère conjoncturel des résultats obtenus. « Le rachat ne semble pas avoir produit toutes ses conséquences ». En effet, l'offre de transport se révèle, sinon insuffisante, du moins mal adaptée aux nouveaux besoins et l'inorganisation de la batellerie constitue un handicap sérieux pour l'avenir. « Tandis que sur le chemin de fer l'outillage pour le transport des vins s'augmentait d'un nombre considérable de wagons spéciaux construits par des négociants, des industriels, le matériel flottant restait à peu près le même sur les canaux. La question est évidemment plus compliquée, il ne suffit pas de faire construire des bateaux, il faut en organiser la conduite et l'exploitation (19) ».

Tous les espoirs de promotion de la voie d'eau n'en sont pas pour autant abandonnés. S'engage alors une lutte pour obtenir la modernisation des canaux du Sud-Ouest. Elle demeure d'actualité à l'aube du VIII^e Plan.

III. Un demi-siècle d'immobilisme

Quelques mois à peine après la prise en charge des canaux par l'Etat, de nombreux « Comités du Sud-Ouest navigable » étaient créés à l'initiative des Chambres de Commerce du Sud-Ouest. Ils groupaient « tous ceux qui estiment insuffisant l'aménagement du Sud-Ouest du point de vue de la navigation intérieure », afin de préconiser les « améliorations désirables et possibles »; leur action, coordonnée par un comité central, visait surtout à « créer un grand mouvement d'opinion » (20). Tel fut l'objet des deux premiers congrès du « Sud-Ouest Navigable » tenus à Bordeaux, en 1902, et à Toulouse, l'année suivante. Ce dernier entendit près de 80 rapports et communications (21). Si l'on excepte les inévitables discours de circonstance, force est de constater le sérieux des travaux et l'étendue des espoirs nés de la possibilité de modernisation des canaux, maintenant qu'était levée l'hypothèque qu'avait fait peser sur leur exploitation, pendant un demi-siècle, la Compagnie du Midi; espoirs un peu trop fondés sans doute sur une surestimation évidente du préjudice subi par la voie d'eau, mais espoirs réalistes, qui contrastent avec les chimères du Canal maritime des Deux-Mers.

S'adressant aux pouvoirs publics, les représentants de la région participant au Congrès souhaitent surtout que les canaux du Midi soient mis rapidement au « gabarit Freycinet ». Cela supposait d'importants travaux : allongement de toutes les écluses afin de permettre le passage des bateaux d'une longueur de 38,50 mètres, approfondissement du Canal du Midi jusqu'à 2,20 mètres pour obtenir un tirant d'eau comparable à celui du Canal latéral, reconstruction de nombreux ponts... En décembre 1903, les premiers crédits sont inscrits au budget pour répondre à ces vœux.

Vingt ans après, la guerre ayant interrompu les premiers chantiers après l'aménagement de deux écluses expérimentales, une enquête d'utilité publique est lancée pour la modernisation de la voie d'eau.

Soixante-dix ans plus tard, en 1964, la menace de déclassement des canaux écartée, le « Consortium pour la Défense des Voies navigables du Sud-Ouest et du Midi de la France » modifiait ses statuts de 1954 et devenait « Consortium pour la Modernisation et le Développement des Voies navigables Atlantique-Méditerranée ». Regroupant environ 90 adhérents (Conseils généraux, Chambres de Commerce, Municipalités, professionnels et clients de la voie d'eau, etc.), la mise au gabarit Freycinet demeurait la priorité de son action. Engagée en 1970 sur le Canal latéral, son intérêt n'en est pas moins périodiquement remis en cause. Alors qu'elle est techniquement réalisa-

(20) Statuts du Comité du *Sud-Ouest navigable* de Toulouse, article 1.

(21) *Actes du Deuxième Congrès du Sud-Ouest navigable*. Toulouse, 1904, Privat.

ble depuis un siècle, on peut s'interroger sur les raisons qui n'ont cessé de différer son exécution sans pour autant désarmer ses partisans.

1. L'évolution du trafic.

Si l'on excepte les deux périodes de guerre ou quelques années exceptionnelles (inondations de 1930 et de 1952), le tonnage brut transporté sur les canaux du Midi pendant un demi-siècle, entre 1920 et 1970, n'a cessé d'osciller entre 350 et 600 000 tonnes. Le trafic kilométrique a connu une évolution plus régulière : dérisoire en 1921, sa progression est très soutenue jusqu'en 1938, année où il culmine à 100 millions de tonnes-kilomètres et retrouve à peu près le niveau record atteint au milieu du XIX^e siècle, bénéficiant de l'accroissement du tonnage brut et surtout d'un allongement du parcours moyen de chaque cargaison (99 kilomètres pour 1 tonne en 1925, 208 kilomètres en 1938).

Après quelques années médiocres à l'issue de la deuxième guerre mondiale (40 millions de t-km en 1948), s'amorce une reprise très nette. Dès 1958, le tonnage-kilométrique dépasse celui de 1938, avant de se stabiliser à ce niveau élevé. Jusqu'au début des années 1960, l'augmentation du tonnage transporté (350 000 tonnes en 1951, 486 000 tonnes en 1961) et l'allongement des trajets (234 kilomètres pour 1 tonne en 1961) concourent à cette progression du tonnage-kilométrique. Entre 1961 et 1969, au contraire, la stabilisation de celui-ci est entièrement imputable à la réduction des distances moyennes parcourues (185 kilomètres en 1969), le tonnage transporté ayant, lui, encore tendance à s'accroître (565 000 tonnes en 1969).

a. *L'entre-deux guerres.* Trafic intérieur et transit entre Sète et la Gironde n'ont jamais joué qu'un rôle secondaire. L'essentiel de l'activité est assuré par des mouvements entre ports fluviaux et ports maritimes, Bordeaux et ses annexes sur l'Atlantique, Sète et Port-la-Nouvelle sur la côte méditerranéenne.

Au début du siècle, la redistribution de produits énergétiques et de matières premières à partir de Bordeaux ainsi que l'expédition de graviers vers l'amont arrivaient à équilibrer, sur le Canal latéral, les tonnages de produits agricoles circulant en sens inverse en provenance du Bas Languedoc (vins), des pays toulousains et de la Moyenne Garonne (céréales). A l'inverse, le vide industriel des régions traversées par le Canal du Midi, entre la mer et Toulouse, restreignait les trafics de produits non agricoles à partir des ports méditerranéens.

En 1913, les ports de Toulouse, à la jonction des deux canaux, jouaient déjà un rôle prépondérant : 35 % des tonnages empruntant la voie d'eau y étaient transbordés. Vers 1925, la suprématie de Toulouse s'est encore accentuée (58 %) : la régression de l'activité por-

taire (233 000 tonnes en 1913, 125 000 tonnes en 1925) a été là beaucoup moins forte que dans les autres villes riveraines des canaux (Agen, Carcassonne, etc.); la différence tient surtout au maintien de forts tonnages à l'arrivée alors que les expéditions ont chuté comme partout et ne représentent plus qu'un cinquième du trafic total. Entre Atlantique et Méditerranée, grâce à la diversité de ses activités et à sa taille, l'agglomération de Toulouse (près de 200 000 habitants), est alors le seul foyer de consommation susceptible de recourir à la voie d'eau pour une part de ses approvisionnements : en 1925, sur 100 000 tonnes débarquées, on compte 22 000 tonnes de vins du Bas Languedoc, 30 000 tonnes de houilles anglaises et 14 000 tonnes de produits pétroliers en provenance de Bordeaux (22). Partout ailleurs les besoins sont trop limités ou trop étalés dans l'année, les capacités de stockage insuffisantes pour justifier de tels courants de trafic fluvial. D'une capacité dix ou vingt fois inférieure, les camions, qui s'imposent alors pour les transports d'intérêt régional, sont beaucoup mieux adaptés que les péniches pour le ravitaillement des petites villes. Seuls quelques ports, bien situés pour collecter les productions agricoles des zones proches, recourent toujours à la voie d'eau pour leurs expéditions vers Bordeaux et Sète, mais leur trafic se trouve entièrement déséquilibré, les arrivages étant réduits à presque rien.

Ainsi, pendant l'entre-deux-guerres, le trafic des canaux reste dans l'étroite dépendance des échanges de produits agricoles entre les pays qu'ils traversent et leurs débouchés maritimes. Les espoirs de conquérir une nouvelle clientèle capable d'équilibrer ces courants de trafic ont été vite déçus. Les nouvelles implantations industrielles, trop rares ou trop puissantes (l'ONIA à Toulouse) n'ont jamais beaucoup demandé à la voie d'eau. La modernisation du parc de bateaux, entièrement composé d'automoteurs en 1938, n'a pas suffi à capter cette demande de transport sollicitée concurremment par les transporteurs routiers et ferroviaires. La souplesse des premiers, les capacités offertes par les seconds, sans parler de leur lutte tarifaire, que le législateur tentera d'arbitrer dès 1934, ont suffi à cantonner la navigation intérieure dans un rôle marginal.

b. 1945-1970. Après la deuxième guerre mondiale, les hydrocarbures et les céréales ont procuré à la batellerie un trafic suffisant pour écarter les menaces de déclassement qui pesaient sur les canaux au début des années 1950.

Le transport des hydrocarbures avait augmenté avant guerre et représentait près de 30 % du tonnage transporté dès 1938. Vingt ans plus tard sa part s'élève à 55 %, alors qu'ont disparu ou s'affaiblissent des courants de trafic anciens : houilles anglaises, matières premières pour l'industrie. Cela restaure l'ancien déséquilibre entre les

(22) Gratien LEBLANC, Le port de Toulouse, *Ann. Géogr.*, Paris, 1929, pp. 509-513.

deux canaux, au profit du Canal du Midi, les produits pétroliers étant surtout expédiés par la raffinerie Mobil de Frontignan et destinés à l'agglomération de Toulouse pour 85 %. Les usines de la Gironde ne confient aux bateaux citernes du Canal latéral que des quantités beaucoup moins importantes, pour l'approvisionnement des dépôts situés entre Castets et Agen.

A l'aube des années 1960, alors que le trafic des hydrocarbures se stabilise avant de régresser, les céréales prennent le relais. Chargées dans les ports fluviaux entre Castelnaudary et Moissac, leur part dans le tonnage total des canaux passe de 11 % en 1958 à 22 % en 1962 (100 000 tonnes). Cette progression se poursuit pendant une dizaine d'années : en 1974, un record est atteint avec 350 000 tonnes soit 60 % du tonnage et 56 % du tonnage-kilométrique de la voie d'eau. Dans le même temps, les compagnies pétrolières ont peu à peu délaissé les canaux auxquels elles ne fournissent plus que 108 000 tonnes en 1974, c'est-à-dire moins qu'en 1938. Le trafic des hydrocarbures a totalement disparu sur le Canal du Midi et se limite sur le Canal latéral à l'ouest d'Agen. Les dépôts de la région de Toulouse sont désormais ravitaillés par la voie ferrée à partir de Frontignan ou des raffineries de l'étang de Berre. L'accroissement de la consommation a provoqué l'abandon du transport fluvial, la batellerie n'offrant plus des capacités suffisantes pour concurrencer les expéditions par trains complets. Au contraire, les dépôts du Lot-et-Garonne reçoivent toujours leurs livraisons par le Canal latéral; proches des usines de l'estuaire (160 km entre Ambès et Agen, au lieu de 260 km entre Sète et Toulouse), ils disposent de capacités de stockage plus réduites, donc mieux adaptées aux possibilités de ravitaillement par les péniches. Les perspectives d'une modernisation plus rapide de cette section navigable ont sans doute encouragé les compagnies pétrolières à maintenir ce mode d'approvisionnement.

Alors que les chiffres de trafic considérés globalement traduisent, sinon le progrès, tout au moins la constance de l'activité de la voie d'eau depuis un demi-siècle, l'analyse sommaire de l'évolution des courants d'échanges révèle une complexité intéressante, reflet des mutations contemporaines de l'économie régionale. C'est par le jeu des compensations entre marchandises et courants de trafic que la batellerie est parvenue à conserver ou à retrouver un niveau d'activité moyen de 100 à 110 millions de tonnes kilomètres pour 400 à 450 000 tonnes transportées, après des périodes bien incertaines, qui auraient pu compromettre sa survie.

Mais, comparées à d'autres, ces données ne plaident pas pour autant en faveur de la modernisation de la voie d'eau. Par rapport au trafic d'ensemble de la batellerie française, la part des canaux du Midi n'a cessé de décliner : 3 % du tonnage-kilométrique au début du siècle, 1 % en 1960, 0,7 % en 1970. Quant à la confrontation avec les résultats enregistrés par les modes de transports concurrents sur le

même itinéraire, elle se passe de tout commentaire : entre Toulouse et Bordeaux seulement, en 1969, on attribue 1300 millions de tonnes-kilomètres à la seule voie ferrée...

2. Le débat révélateur sur la modernisation.

Adversaires et partisans de la modernisation des canaux du Sud-Ouest se sont toujours opposés sur une question simple : le trafic de la voie d'eau justifie-t-il les investissements nécessaires pour l'aménagement au gabarit Freycinet ?

Les premiers répondent invariablement par la négative. En 1966, la CODER de Midi-Pyrénées a ainsi refusé de donner aux travaux un caractère prioritaire dans la crainte de compromettre le programme routier dont on attendait beaucoup pour désenclaver la région. A l'époque, le coût des projets était estimé à 290 millions de francs, soit l'équivalent du prix de 100 kilomètres d'autoroute. Et le président du groupement Midi-Pyrénées des transporteurs routiers précisait qu'il « suffisait de 80 à 85 camions supplémentaires pour assurer le trafic des canaux du Midi » et « de remplacer les 250 péniches en service par autant de camions pour que la capacité des canaux soit triplée », puisque tel était le but recherché (23).

Dix ans plus tard, dans des circonstances économiques et énergétiques pourtant bien différentes, le président de l'Union régionale des Groupements patronaux de Toulouse s'élève à son tour contre ce « projet farfelu » dont « l'amortissement de la dépense ne surviendra que dans 132 ans », avant de conclure sévèrement : « n'investissons pas dans l'utopie mais dans la réalité », c'est-à-dire dans le réseau routier (24).

A l'opposé, arguant que la modicité du trafic est la conséquence directe de l'inadaptation des canaux aux conditions économiques de l'époque, les partisans de la modernisation n'ont jamais désarmé. Leurs efforts persévérants ont longtemps été contrariés par les surenchères des promoteurs d'un nouveau projet de canal maritime, qui ferait de l'axe Atlantique-Méditerranée « la grande rue industrielle de l'Europe (25) ». Pendant l'entre-deux-guerres, ces derniers avaient créé la Société technique et économique pour l'aménagement du canal et réussi à rallier à leur cause le « Groupe parlementaire du Canal des Deux Mers », fort de 250 députés et de 125 sénateurs. Un moment contrariée par la guerre, leur campagne reprit ensuite et, en 1951, seul un vote défavorable du Sénat rejeta la création d'une société d'économie mixte chargée de réaliser l'ouvrage qui avait été approuvée par les députés.

(23) *La Dépêche du Midi*, 16 février 1966.

(24) *Ibid.*, 24 septembre 1976.

(25) P. CANET, *Le Canal des Deux-Mers*. Toulouse, 1932.

Ce vieux rêve n'en a pas disparu pour autant. En 1960 encore, *La Dépêche du Midi* lui consacrait une page entière et titrait sur « ce projet audacieux qui ferait de Toulouse un grand port maritime ». Et rendant compte d'une récente conférence du président de la Société technique et économique, le journaliste précisait « que le tonnage escompté serait supérieur à celui de Suez » et que « dès l'ouverture, le trafic pourrait dépasser 400 millions de tonnes avec plus de 35 000 navires (26) ».

La petite histoire régionale classera-t-elle un jour toute cette agitation à la rubrique des plaisanteries ou des canulars ? Ce serait oublier un peu vite l'immense tort qui fut ainsi porté à la cause du modeste projet de modernisation des vieux canaux du Sud-Ouest. La caution donnée au projet de Canal des Deux Mers par les élus et les représentants des intérêts économiques de la région a sans doute contribué à les discréditer davantage aux yeux des représentants de l'administration, ce qui n'est pas sans conséquence aujourd'hui encore.

Comme au siècle précédent face à la Compagnie des Chemins de fer du Midi, ces notables locaux n'ont cessé de considérer le Sud-Ouest comme une victime de forces plus ou moins occultes venues de l'extérieur. En appelant à la justice distributive des gouvernements successifs chaque fois qu'il s'agissait d'obtenir pour leur région — ou, plus prosaïquement, pour leur circonscription électorale — les retombées de la croissance économique nationale (voies ferrées, routes, etc.), ils en vinrent progressivement à tout attendre de l'Etat-providence, y compris l'industrialisation. Mais les très rares fois où un processus s'est amorcé en ce sens, une contradiction essentielle a surgi.

Ainsi, lorsque fut créée à Toulouse, en 1926, la grosse usine chimique de l'ONIA contrôlée par les pouvoirs publics, les représentants de la Chambre de Commerce, évincés du conseil d'administration de la société au profit de leurs collègues d'autres régions, s'inquiètent de la concurrence qui s'exerce sur les salaires ouvriers et souhaitent que « l'Office respecte les conditions du marché régional du travail et que lui-même et les entreprises qu'il occupe se procurent les ouvriers dont ils ont besoin dans les régions où la main d'œuvre est plus importante que la nôtre (27) ». Cela précisément à un moment où le chômage et le sous-emploi affectent la classe ouvrière toulousaine.

Appelée de tous les vœux, cette industrialisation contrôlée par l'Etat (ONIA) ou les grands groupes industriels étrangers à la région (usines d'aluminium dans les Pyrénées) aboutit ainsi, lorsqu'elle s'esquisse, à menacer directement le pouvoir des notables locaux, dont

(26) *La Dépêche du Midi*, 13 novembre 1960.

(27) Rapport Authier, *Bulletin officiel de la Région économique de Toulouse et des Pyrénées*, 1926.

les bases économiques, la rente foncière et le négoce, sont de plus en plus chancelantes et qui ne repose bientôt plus que sur leur capacité à défendre, auprès de l'Etat, leurs intérêts particuliers, habilement présentés comme ceux de la région tout entière. L'illusion ne pouvait durer que dans la mesure où cette action revendicative se soldait par des résultats limités. Si l'on admet cette hypothèse, on ne saurait s'étonner de l'écho recueilli par des projets, sinon farfelus, tout au moins chimériques, tel celui du Canal des Deux Mers. Techniquement réalisable — les cautions scientifiques ou juridiques ne manquaient pas — n'avait-il pas l'immense avantage de souligner l'audace de ses défenseurs qui n'hésitaient pas à nourrir les plus hautes ambitions pour le Sud-Ouest ? Mais n'ayant aucune chance d'emporter l'adhésion de l'administration supérieure, il contribuait tout autant à perpétuer et à justifier le rôle des notables et leur place dans la hiérarchie sociale de la région. Etudiant le quotidien régional d'obédience radicale, *La Dépêche*, H. Lerner souligne l'esprit « qui procédait bien du conservatisme économique de ces prétendus hommes de gauche qui avaient horreur de tout ce qui pouvait éloigner de l'immobilité. » On passe ainsi en permanence « de revendications à caractère limité qui révèlent une conception étriquée des intérêts de la région » (28) à des considérations audacieuses voire planétaires où se donne libre cours l'éloquence méridionale.

Née dans le but de hâter le rachat des canaux du Midi, la solidarité régionale est profondément marquée par ces attitudes qui dominent souvent les délibérations de la IX^e Région économique de Toulouse et des Pyrénées, créée en 1919, et qui préparent l'adhésion sans réticence de nombreux notables aux thèses régionalistes du gouvernement de Vichy (29).

IV. Les hésitations contemporaines

1. La modernisation du Canal latéral.

Sans cesse différée, la modernisation des canaux du Midi a connu un début de réalisation entre 1970 et 1973. En trois ans, toutes les écluses du Canal latéral ont été modifiées pour permettre le passage des péniches d'une longueur de 38,50 mètres. Mais la profondeur du chenal n'ayant pas été augmentée, ces bateaux d'un port en lourd de 350 tonnes ne peuvent circuler qu'avec une charge réduite de 240-250 tonnes, ce qui représente un gain de 100 tonnes environ par rapport aux automoteurs traditionnels. Le coût des travaux, supporté par l'Etat (80 %) et diverses collectivités locales (20 %), pour 48

(28) Henri LERNER. *La Dépêche*. Publ. de l'Université de Toulouse-Le Mirail. 2 vol. (p. 509).

(29) Ass. pour la Renaissance de la Province de Toulouse. *La Province de Toulouse*. Toulouse, 1941.

des 53 écluses s'est élevé à 28 millions de francs. Par ailleurs, compte tenu de son caractère expérimental, l'Etat a pris entièrement en charge le financement de la pente d'eau de Montech, en Tarn-et-Garonne (22 millions de francs); à cet endroit, compensant une dénivellation de 13,30 mètres, existaient cinq écluses beaucoup trop rapprochées pour être mises au gabarit Freycinet. Ce tronçon a été remplacé par un canal de dérivation de 1700 mètres comportant deux biefs horizontaux dénivelés, reliés par une rigole en béton armé de 450 mètres. Le raccord avec le bief supérieur se fait par un ouvrage de type tête d'écluse et la communication avec le bief inférieur est libre. Lors de chaque passage, un bouclier mobile, ou masque, obstrue la rigole et emprisonne vers l'amont un volume d'eau limité sur lequel flotte le bateau. L'ensemble masque-eau-bateau se déplace, poussé à la montée et retenu à la descente par deux locotracteurs qui circulent de part et d'autre sur les berges, accouplés par une structure rigide qui enjambe le chenal. Au bas de la pente, le masque est relevé, soit pour libérer la péniche venant de l'amont, soit pour permettre l'accès de celle qui circule en sens inverse (30).

Un tel ouvrage nécessite donc l'utilisation d'une énergie extérieure pour actionner les locotracteurs. En contrepartie, la consommation d'eau est presque nulle, grâce à la bonne étanchéité entre le masque et le lit de la rigole, et la dénivellation susceptible d'être ainsi franchie, pratiquement sans limite. Ces deux avantages ne présentent qu'un bien faible intérêt à Montech dont le site a simplement permis de tester en vraie grandeur une technique nouvelle.

Les travaux sur le Canal latéral, programmés grâce à l'appui du député-maire de Bordeaux, alors Premier Ministre, n'avaient pas été intégrés dans un plan d'ensemble pour la modernisation de la voie d'eau entre Atlantique et Méditerranée. Cette dernière n'a d'ailleurs jamais été désignée officiellement ainsi; malgré des caractéristiques très voisines sur toute sa longueur, l'administration a toujours distingué Canal latéral et Canal du Midi. Mais, depuis 1974, cette distinction se justifie pleinement, une solution de continuité ayant été introduite entre les deux canaux.

La modernisation du Canal latéral a accéléré le renouvellement de la flotte. L'année 1972 a vu la disparition des bateaux en bois et l'apparition des bateaux de 38,50 mètres. Entre 1972 et 1976, alors que la flotte des transporteurs publics du Midi régressait de 125 à 107 unités, le nombre d'automoteurs de gabarit Freycinet passait de 14 à 31. Cela signifiait qu'une part croissante du parc de bateaux se trouvait peu à peu prisonnière sur le Canal latéral en attendant une éventuelle modernisation du Canal du Midi qui lui permettrait non seulement d'atteindre la côte méditerranéenne, mais lui ouvrirait, par le canal de Sète au Rhône et le Rhône aménagé, l'accès au système des ca-

(30) D'après A. BOUTTIER, *Les canaux du Sud-Ouest en voie de modernisation, Travaux*, juillet-août 1979, pp. 43-54.

naux du Nord et du Nord-Est de la France. Inversement, les marinières de ces régions pourraient assurer des transports à destination du Sud-Ouest.

2. La remise en question de l'aménagement du Canal du Midi.

Pour faire sauter le verrou que constituait désormais le Canal du Midi, restait donc à obtenir non seulement l'accord des pouvoirs publics mais celui des trois Conseils régionaux concernés. -Utilisant son expérience déjà longue de groupe de pression, le Consortium pour la Modernisation et le Développement des voies navigables Atlantique-Méditerranée œuvra en ce sens avec l'aide de l'Association des Transporteurs fluviaux du Midi (ATFM).

En 1974, une réunion d'information réunit à Revel-St-Ferréol environ 160 personnalités; étaient présents ou représentés le Secrétaire d'Etat aux Transports, les hauts fonctionnaires des administrations centrales concernées, les Préfets des trois régions et ceux des départements traversés par la voie d'eau, les collectivités locales (conseils municipaux, généraux et régionaux), les Chambres de Commerce, les utilisateurs des canaux, les marinières... La conjoncture était favorable pour obtenir gain de cause. Grâce aux céréales, l'année 1973 avait enregistré un trafic fluvial record (610 000 tonnes) et la batellerie, faute de moyens suffisants, avait refusé près de 300 000 tonnes, surtout sur le Canal du Midi. Depuis quelques mois aussi était levée l'hypothèque qui pesait sur l'avenir du Canal du Midi dans la traversée de Toulouse : les projets visant à modifier son tracé pour aménager l'ancien lit en voies routières rapides venaient d'être abandonnés. Enfin une étude économique réalisée à la demande du Ministère de l'Equipement aboutissait à des conclusions plus qu'optimistes (31) : dès 1980, les aménagements donnant au Canal du Midi les mêmes caractéristiques qu'au Canal latéral modernisé (circulation des bateaux de 38,50 mètres chargés à 240 tonnes) devaient permettre d'atteindre un trafic de l'ordre de 1,7 million de tonnes, soit 1 million de tonnes supplémentaires par rapport au tonnage prévisible si rien n'était entrepris. Compte tenu du coût des travaux à entreprendre, le taux de rentabilité de l'opération était estimé à 7 % par le seul fait des économies réalisées sur le prix des transports.

Tout cela fut insuffisant pour obtenir l'inscription de la modernisation du Canal du Midi dans les programmes d'actions prioritaires du VII^e Plan. Les travaux nécessaires ne pouvaient donc plus être envisagés que dans le cadre des opérations ordinaires financées sur les crédits budgétaires annuels, donc par tranches successifs correspondant à ces possibilités. En 1977, un accord est enfin réalisé en ce sens; les trois Régions acceptant de supporter 40 % des dépen-

(31) SETEC, *Modernisation des voies navigables du Sud-Ouest. Etude de rentabilité*. Paris, 1975. (2 fasc. 57 et 51 p., annexes).

ses et l'Etat prenant en charge le reste, un premier plan triennal est engagé pour un montant de 70 millions de Francs. Les chantiers pour la réfection des écluses sont immédiatement ouverts aux deux extrémités de la voie d'eau, à l'ouest entre Toulouse et Baziège, à l'est sur la section Sète-Béziers et sur l'embranchement de Port La Nouvelle. A la fin de 1979, ces trois tronçons distincts se trouvent ainsi modernisés sans que les bateaux de 38,50 m puissent pour autant passer de l'un à l'autre... Le lancement d'un second plan triennal, qui semblait logique, se heurte alors à de sérieuses difficultés. Tout au plus un compromis a-t-il permis de programmer, pour la seule année 1980, le financement des travaux de Fonserannes, entre Sallèles d'Aude et Béziers : dans ce site célèbre, un escalier de huit sas d'écluses permet au Canal du Midi d'escalader la rive droite de l'Orb; après rénovation, l'ouvrage doit être maintenu en service pour la navigation de plaisance alors que les péniches franchiront les 13,50 m de dénivellation en une seule fois grâce à une écluse nouvelle construite sur un canal de dérivation dont l'intégration dans le paysage a été particulièrement étudiée.

Les attermoiments actuels pour programmer la dernière étape de la modernisation entre Baziège et Sallèles d'Aude s'expliquent difficilement. L'évolution récente du trafic ou les restrictions budgétaires ne sauraient justifier que l'on s'arrête ainsi, même si l'interruption des travaux est présentée comme une simple pause. Différer encore l'ouverture des derniers chantiers n'est-ce pas menacer l'existence même de la batellerie méridionale en ruinant les efforts qu'elle a entrepris pour le renouvellement de la flotte dans la perspective d'un aménagement de la voie d'eau au gabarit Freycinet sur toute sa longueur ?

3. L'effondrement du trafic.

Après avoir connu une progression régulière pendant deux décennies, le trafic des canaux du Midi s'est brutalement effondré. Au maximum de 1973 (610 000 tonnes) a succédé un marasme qui n'a cessé de s'amplifier, provoquant la diminution de 40 % des tonnages transportés (358 000 tonnes en 1977). Les travaux ayant entraîné six semaines de chômage sur le Canal du Midi, 1978 a enregistré le plus mauvais résultat depuis les années 1948-1949 (297 000 tonnes) et 1979 fut à peine meilleur (321 000 tonnes). La régression du tonnage-kilométrique est encore plus sensible (106 millions de t-km en 1973, 43 en 1978, 46 en 1979), le parcours moyen de chaque cargaison ayant aussi tendance à diminuer (tableau 1).

Sans commune mesure avec la baisse d'activité qui a affecté l'ensemble de la navigation intérieure française depuis 1973 (— 16 %), le déclin constaté sur les canaux du Midi ne s'explique pas uniquement par la récession économique générale. Des causes spécifiques ont, semble-t-il, joué un rôle essentiel.

Expédiées par bateaux à destination des ports exportateurs de l'Atlantique (67 % vers Bordeaux, Bassens ou Blaye) et de la Méditerranée (18 % vers Port La Nouvelle et 9 % vers Sète), ou acheminées vers les silos de Malause près de Moissac (6 %), les céréales représentaient près des deux tiers des tonnages transportés sur les canaux en 1973. De très grands espoirs avaient été fondés sur l'essor de ce trafic. L'étude demandée peu avant par le ministère avait conclu à la possibilité d'une progression minimum de l'ordre de 17 % entre 1974 et 1980 si les caractéristiques de la voie d'eau n'étaient pas modifiées et à un triplement si les écluses du Canal du Midi étaient allongées d'ici là.

TABLEAU 1

EVOLUTION DU TRAFIC SUR LES CANAUX DU MIDI
SELON LA NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES (1973-1978).

	1973	1977	Evolution (%) 1973-1977	1978
Céréales	361 627	211 554	- 41, 5	163 056
Produits alimentaires	43 681	35 789	- 18, 1	27 140
Hydrocarbures	100 917	84 664	- 16, 1	86 353
Matériaux de construction (1)	33 449	19 420	- 41, 9	7 875
Engrais	15 671	2 139	- 86, 4	2 728
Produits chimiques	11 835	1 010	- 91, 5	--
Minerais	2 224	1 566	- 29, 5	530
Machines	3 707	--	--	--
TOTAL	573 111	356 142	- 37, 9	288 242
Trafics locaux	37 359	2 629		9 967
TOTAL GENERAL	610 470	358 771	- 41, 2	298 209

(1) non compris le trafic des graviers sur la Garonne entre Castets et Bordeaux

Source : Direction régionale de l'O. N. N. à Toulouse

Ces prévisions ont été démenties par les faits. La réduction des exportations et la réorientation géographique des échanges internationaux de céréales ont privé la voie d'eau du quart de son trafic en moins de quatre ans et affecté l'activité des grands ports maritimes, qui expédiaient traditionnellement les productions de l'agriculture du Sud-Ouest. Entre 1973 et 1977, à Bordeaux (— 35 %) Sète (— 83 %) et Port La Nouvelle (— 46 %), la diminution des exportations de produits agricoles a été supérieure à la moyenne des ports français (— 25 %) (32).

Dans le Sud-Ouest de la France, quelle que soit l'importance de la collecte de céréales, la part destinée à l'exportation est en dimi-

(32) Ministère des Transports. *Résultats de l'exploitation des ports maritimes. Statistiques. (Annuel).*

nution rapide depuis la campagne 1973-1974. De plus, la politique européenne visant à privilégier les échanges à l'intérieur de la Communauté a provoqué l'abandon de certains marchés dans les pays tiers du bassin méditerranéen pour lesquels Sète et Port La Nouvelle, bien reliés aux régions productrices par le Canal du Midi, bénéficiaient d'une situation avantageuse. En dehors des céréales, on constate une diminution des tonnages transportés sur les canaux pour toutes les catégories de marchandises qui sont affectées à des degrés divers. En 1977, — dernière année « normale » avant le début des travaux sur le Canal du Midi —, le transport des vins est presque entièrement dépendant des expéditions de la Société Castelvin vers Bordeaux, à partir de ses installations de Sallèles d'Aude (92 %). Les raffineries pétrolières de Pauillac (8 %) et d'Ambès (92 %) continuent de confier des tonnages réguliers d'hydrocarbures à la voie d'eau mais les livraisons ne vont qu'exceptionnellement au-delà de Bon Encontre. Quant aux autres marchandises, elles n'apparaissent plus qu'épisodiquement et de façon très irrégulière dans les statistiques de trafic. Leur part qui atteignait presque 20 % en 1962 s'est peu à peu restreinte et ne dépasse pas 7 % en 1977. Cette évolution est presque entièrement imputable à la désaffectation des usines et entrepôts toulousains vis-à-vis du transport fluvial. Leur ravitaillement en engrais, produits chimiques ou objets manufacturés divers passe désormais par la route et la voie ferrée. Cela se traduit par le déclin des ports de Toulouse, enkystés dans le tissu urbain dense et cernés par les chantiers de la nouvelle voirie urbaine rapide (échangeur des Ponts Jumeaux, passages dénivelés des voies sur berges au pont Guilheméry), alors que les entrepôts modernisés ont progressivement émigré le long des grands axes routiers et ferroviaires. Depuis la disparition du transport fluvial des hydrocarbures entre Frontignan et Toulouse, chargements et déchargements n'y ont jamais dépassé les 80 000 tonnes. En 1977, les expéditions, constituées exclusivement de céréales (16 000 tonnes), équilibrent les réceptions d'engrais (2150 tonnes), de produits chimiques (1000 tonnes) et de graviers ou de matériaux de construction (9 000 tonnes). Ce trafic, inférieur à 30 000 tonnes, se répartit pour un tiers sur le Canal latéral et deux tiers sur le Canal du Midi.

En dehors de Toulouse, les 25 ports fluviaux qui ont eu une activité en 1977 entre Castets et la Méditerranée ont expédié uniquement des céréales ou des produits alimentaires; 20 n'ont rien reçu et les déchargements se sont limités aux produits pétroliers à Marmande, Damazan, Bon Encontre et Valence d'Agen, ou encore à des céréales pour Malause (tableau 2).

La régression générale de l'activité de la batellerie entre 1973 et 1977 a-t-elle affecté également l'ensemble de la voie d'eau ? La question mérite d'autant plus d'être posée que seule était alors achevée la modernisation des écluses sur le Canal latéral.

Les statistiques de l'Office national de la Navigation ventilées entre

les sections Castets-Buzet et Buzet-Toulouse sur le Canal latéral, Toulouse-Sallèles d'Aude et Sallèles d'Aude-Sète sur le Canal du Midi apportent des éléments de réponse. Toutefois, la section Sallèles d'Aude-Sète, incluant l'étang de Thau et des trafics de Sète imputables au seul canal de Sète au Rhône, est trop hétérogène pour être retenue ici.

TABLEAU 2
EVOLUTION DU TRAFIC SUR LES DIFFÉRENTES SECTIONS
DES CANAUX DU MIDI ENTRE 1973 ET 1977.

Section	Canal latéral		Canal du Midi Toulouse - Sallèles d'Aude
	Castets - Buzet	Buzet - Toulouse	
Longueur	58 km	135 km	169 km
Chargement (en tonnes)			
1973	135 603	183 271	57 376
1977	70 463	107 908	34 401
Evolution (%)	- 48	- 41,1	- 43
Déchargement (en tonnes)			
1973	61 957	68 511	35 168
1977	56 093	37 432	11 884
Evolution (%)	- 9,5	- 45	- 66,2
Tonnage total (chargement + déchargement + transit) (en tonnes)			
1973	427 262	310 198	187 106
1977	284 834	197 280	111 018
Evolution (%)	- 33,3	- 36,5	- 40,6
Densité du trafic (tonnage moyen par kilomètre) 1973 (en indice)	100	100	100
1977	67	67	57

Source : "Statistique annuelle de la navigation intérieure" O. N. N. 1973 et 1977

Dans l'ensemble, les chargements ont diminué de plus de 40 % et la régression la plus forte affecte la section Toulouse-Buzet du Canal latéral où les expéditions de céréales constituaient l'essentiel du trafic. Pour les déchargements, l'évolution est beaucoup plus contrastée. Entre Buzet et Castets, grâce aux hydrocarbures, ils ont peu diminué. Par contre, à la suite de la désaffection des clients toulousains de la voie d'eau, on enregistre un effondrement sur le Canal du Midi.

L'analyse des tonnages transportés sur chacune des sections conduit aux mêmes conclusions. Bien que très affecté par la baisse du trafic, le Canal latéral a beaucoup mieux résisté que le Canal du Midi, déjà moins fréquenté en 1973. La statistique officielle gomme

même l'ampleur de cette distorsion en affectant à la section Toulouse-Sallèles d'Aude des cargaisons en provenance ou à destination du Canal latéral, qui sont transbordées à Toulouse après avoir emprunté le Canal du Midi sur une très courte distance (quelques mètres pour gagner les quais du port Saint-Sauveur). Si l'on élimine cette anomalie administrative, le tonnage transporté sur le Canal du Midi ne dépasse guère 100 000 tonnes en 1977, soit à peine la moitié du trafic sur la section Toulouse-Buzet du Canal latéral. En 1978, l'interruption prolongée de la navigation entre Toulouse et la Méditerranée a encore creusé l'écart, 43 000 tonnes seulement empruntant le Canal du Midi.

Les conséquences de ce déclin de l'activité sur les canaux sont particulièrement inquiétantes. Dans l'étroite dépendance des exportations de céréales, la batellerie n'a pas réussi à conquérir de nouveaux clients capables d'assurer la relève. Frappée de plein fouet par la crise au moment où elle s'endettait pour adapter les bateaux au gabarit Freycinet, la profession ressent très durement les atermoiements des autorités pour achever la modernisation de la voie d'eau qu'elle considère comme indispensable à sa survie. Or, précisément, l'effondrement actuel du trafic redonne vigueur aux adversaires de l'aménagement et incite les décideurs à la prudence.

4. La crise de la batellerie.

En 1974, la flotte en service sur les canaux du Midi était composée de 116 unités dont 104 appartenaient à des artisans spécialisés dans le transport public et 12 à des compagnies privées travaillant pour leur propre compte (Société Total) ou pour le compte d'autrui (Citer-na). Dix ans auparavant, l'équilibre était beaucoup plus net : les artisans possédaient 81 bateaux mais les sociétés en contrôlaient 84 dont 55 assuraient des transports publics (33). Après avoir vendu leurs péniches à leurs anciens salariés, les compagnies de navigation ont presque abandonné la voie d'eau méridionale dont la rentabilité leur paraissait sans doute insuffisante ou trop aléatoire.

Depuis 1946, 80 % des artisans confiaient à la Coopérative des Transporteurs fluviaux du Midi (CTFM) le soin de gérer leurs affaires, parfois jusque dans les moindres détails, et d'intervenir en leur nom auprès des pouvoirs publics. En majorité âgés, à la tête d'une flotte dont la moitié des unités avait encore plus de 30 ans en 1974, ces artisans ont été confrontés depuis à de très graves difficultés. La crise économique aidant, la modernisation du Canal latéral et la politique de l'Office national de navigation ont remis en cause les structures de leur profession.

(33) Roger BRUNET, Expansion et problèmes des Canaux du Midi, *RGPSO*, 1963, pp. 183-203. (Voir aussi, du même, Le trafic des canaux du Midi, *Ibid.*, 1959, pp. 179-188).

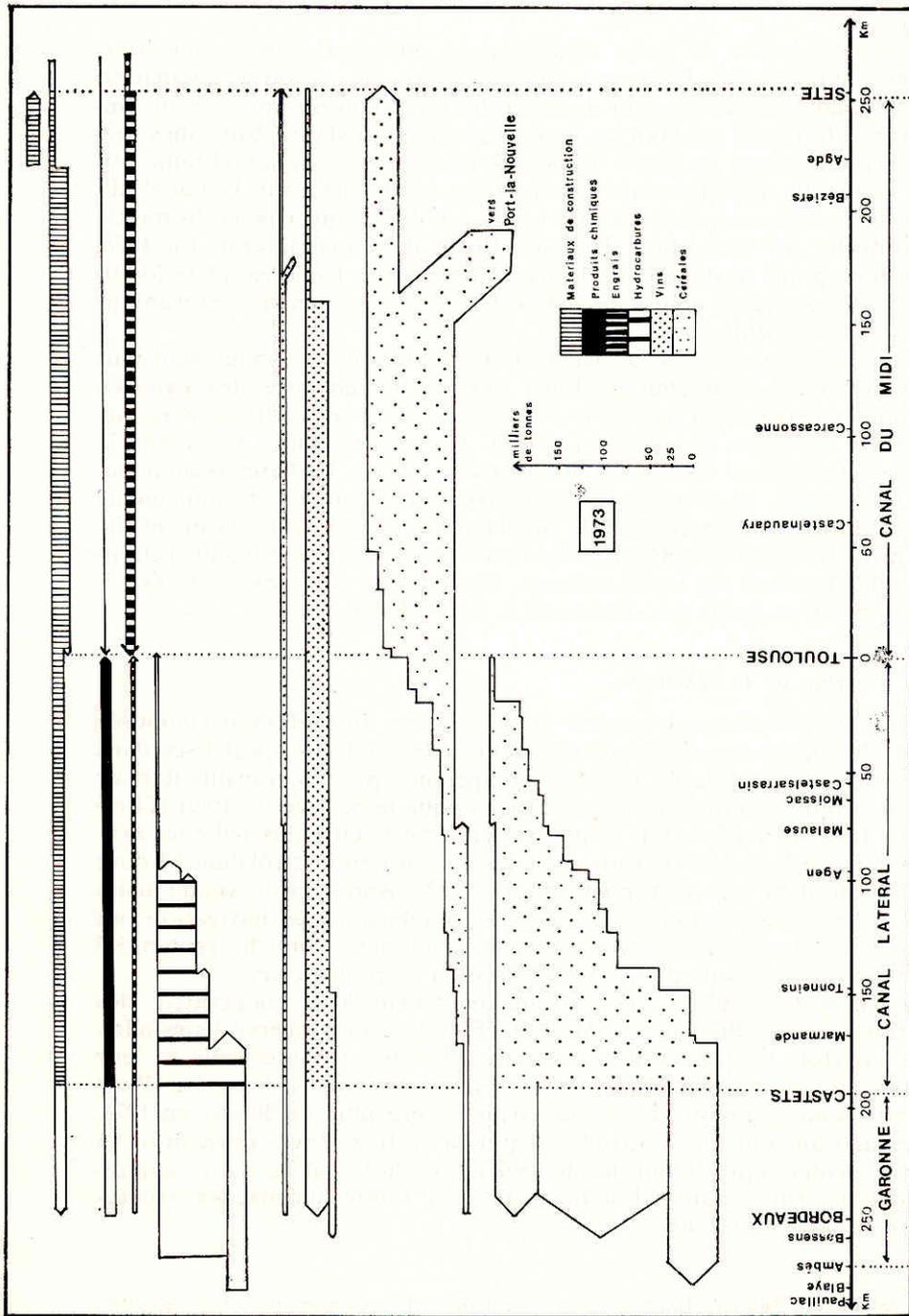


FIG. 2

Les principaux courants de trafic sur les canaux du Midi de part et d'autre de Toulouse en 1973.

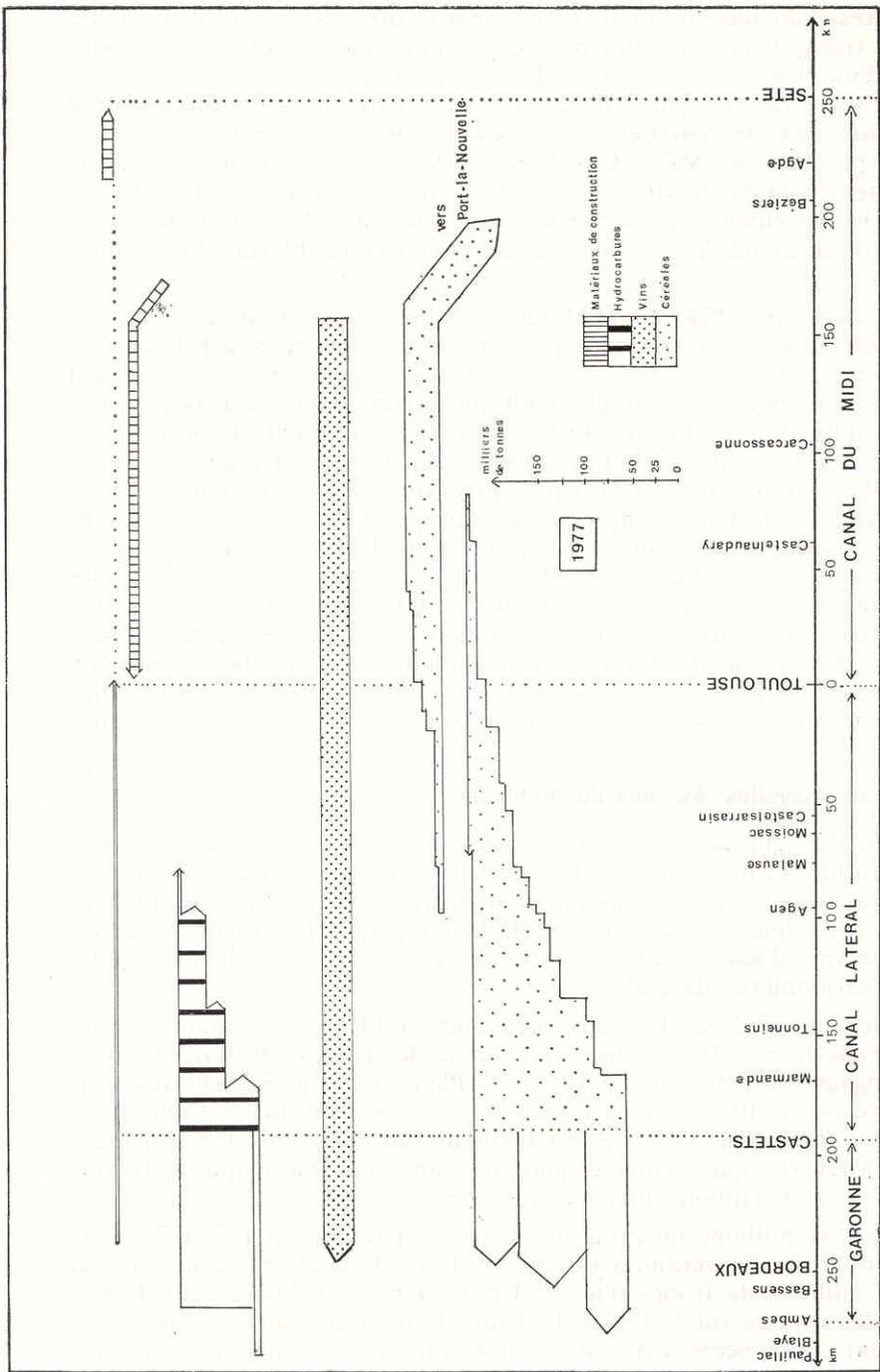


FIG. 3

Les principaux courants de trafic sur les canaux du Midi de part et d'autre de Toulouse en 1977.

Près d'un bateau sur deux a disparu entre 1974 et 1980. La flotte des transporteurs publics ne compte plus que 61 automoteurs dont 34 d'une longueur de 38,50 m. L'attribution des primes dites de « déchargement », décidée par l'ONN sur le plan national, a facilité la retraite anticipée des bateliers les plus âgés sans que la relève soit assurée pour autant. Mais, dans le même temps, la modernisation de la flotte, un moment stimulée par les travaux sur le Canal latéral, a été sérieusement freinée par la baisse du trafic et les hésitations des autorités quant à la poursuite des aménagements vers la Méditerranée.

A l'automne 1978, la CTFM déposait son bilan, livrant ses adhérents à leur propre sort après les avoir déchargés de tout souci de gestion pendant plus de trente ans. Sa prudence souvent vantée, qui cachait mal l'absence de véritable politique commerciale, n'a pas résisté aux difficultés de l'heure. Privée de cet encadrement et confrontée à la raréfaction du fret, la batellerie artisanale se trouve ainsi menacée de disparition, tant par le départ précipité à la retraite d'un nouveau contingent de patrons de péniches que par les difficultés financières de ceux qui avaient joué la carte de la modernisation. Les premiers, souvent avec des bateaux de 30 m, sont pris entre la concurrence des unités de plus grande capacité sur le Canal latéral et la réduction d'activité liée aux travaux sur le Canal du Midi. Les autres, prisonniers sur le Canal latéral, souvent endettés pour financer l'achat ou l'allongement de leurs bateaux, pourront-ils faire face longtemps à leurs échéances si l'activité ne retrouve pas un niveau suffisant ?

5. Les nouvelles données du problème.

Un dialogue de sourds est engagé. Les mariniers, laissés dans l'incertitude absolue quant à la programmation des travaux encore nécessaires, ne peuvent plus offrir qu'un parc de bateaux amenuisé, ce qui contribue encore à détourner leur clientèle habituelle ou potentielle vers d'autres modes de transport, en particulier lors des pointes saisonnières de trafic.

De leur côté, les Conseils régionaux et l'Etat, constatant que les aménagements déjà réalisés ont donné de piètres résultats, hésitent à engager de nouveaux crédits. Le « Plan du Grand Sud-Ouest », présenté par le Président de la République dans son discours de Mazamet à l'automne 1979, ne fait d'ailleurs aucune allusion aux canaux du Midi. Or, quel symbole, pour le grand Sud-Ouest, que cette voie d'eau, trait d'union entre trois régions !

Aux 91 millions du programme triennal réalisé en 1977-1979 et du chantier de Fonserannes ouvert en 1980, il faudrait encore ajouter 197 millions de francs d'ici 1984 pour achever l'allongement de toutes les écluses sur le Canal du Midi. De nouveaux aménagements seraient alors nécessaires pour augmenter la profondeur de la voie

d'eau et permettre aux bateaux de 38,50 m de circuler à pleine charge (350 t).

Les élus de la région sont en droit de s'interroger : de tels engagements financiers, même si la participation de l'Etat reste fixée à 60 %, auront-ils des effets appréciables sur l'économie et la vie des régions du Sud-Ouest ? Ne sont-ils pas, au contraire, démesurés s'il s'agit seulement d'assurer, dans une période d'austérité budgétaire, le sauvetage d'une soixantaine d'artisans bateliers ?

Même si elle n'est jamais formulée publiquement, la réponse à cette dernière question est bien évidemment négative. Quant au problème-clé, celui de la rentabilité d'une poursuite de l'opération de modernisation, il faut craindre qu'il ne puisse être résolu. En ce domaine, le démenti cinglant apporté par les faits aux conclusions de l'étude SETEC de 1975 ne peut qu'inviter à la circonspection. Le Conseil régional de Midi-Pyrénées a d'ailleurs demandé une nouvelle étude à la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie de Toulouse : réalisée en 1979, elle inventorie avec prudence la nature des trafics potentiels de la voie d'eau entièrement portée au gabarit Freycinet; mais aucune estimation chiffrée n'est avancée; si la modernisation de l'infrastructure des canaux du Midi est jugée « nécessaire au développement du trafic fluvial, elle n'en est pas pour autant suffisante ». L'enquête auprès des entreprises a montré que « le transport fluvial est dans nos régions inconnu, pour ne pas dire ignoré ». Et il apparaît donc « tout aussi indispensable de mettre sur pied une organisation du système de transport d'une efficacité comparable à celle des autres modes (34) ».

Vouloir aujourd'hui disputer une clientèle à la route et au rail, c'est se heurter non seulement à des concurrents beaucoup mieux organisés et mieux armés pour soutenir une compétition tarifaire avec la batellerie, mais c'est surtout supporter le handicap peut-être insurmontable d'une organisation de l'espace régional dont la voie d'eau n'a jamais été un élément déterminant depuis la création des chemins de fer. La localisation des entreprises industrielles et commerciales s'est presque toujours effectuée en fonction des infrastructures routières et ferroviaires, dans une indifférence presque totale vis-à-vis des canaux, dont l'existence même était souvent considérée comme une entrave à la réalisation d'autres projets. Ne gênent-ils pas la circulation dans les villes, à Toulouse en particulier, à tel point qu'on envisagea sérieusement, sinon de les combler, tout au moins de les détourner à la périphérie de l'agglomération ? Leur franchissement a constamment posé d'épineux problèmes techniques et financiers, hier au moment de la construction des voies ferrées,

(34) L. SAUVIAT, *La liaison fluviale Atlantique-Méditerranée. Eléments pour une promotion de la voie d'eau*. Toulouse, juin 1979, Chambre régionale de Commerce et d'Industrie.

aujourd'hui lorsqu'il s'agit de prévoir le tracé de l'autoroute A 61 — l'Autoroute des Deux Mers — ou de ses bretelles d'accès.

Aux deux conditions avancées par l'étude de la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie, achèvement de la modernisation et réorganisation de la profession, le géographe se doit donc d'en ajouter une autre : la renaissance du trafic fluvial suppose la multiplication, en de nombreux points, d'interconnexions entre les canaux d'une part, le chemin de fer et la route d'autre part. Quand les trois infrastructures sont parallèles et rapprochées, à la sortie nord de Toulouse, par exemple, de sérieuses possibilités existent. Après s'être longtemps préoccupé de franchir la voie d'eau, il faudrait en faciliter l'accès, afin qu'elle ne traverse pas la région de plus en plus étrangère. C'est sans doute beaucoup trop demander dans un pays où, malgré les tentatives du législateur depuis 1934, la concurrence entre les différents modes de transport l'a toujours largement emporté sur la coordination. Même si, avec plus d'un siècle de retard, la liaison Atlantique-Méditerranée est portée au gabarit Freycinet, il faut craindre que la navigation commerciale ne reste cantonnée dans un rôle bien marginal.

Conclusion

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 ambigus, 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'Etat décida de racheter les canaux ?

SOURCES

A. Conservés dans le dépôt d'archives du Canal du Midi à Toulouse, les principaux documents relatifs à l'histoire des canaux ont été reproduits dans deux dossiers documentaires et utilisés dans un livre récent :

H. BLAQUIÈRE et A. DE FONT-REAUXX. *Documents sur le Canal des Deux Mers et la politique de Colbert en Languedoc*. Archives de la Haute-Garonne. (Service éducatif). 90 p. et documents photographiés.

Un problème d'aménagement de l'espace : les canaux du midi, hier et aujourd'hui. Toulouse, 1977, CRDP. (Dossier documentaire n° 4.)

A. MAISTRE, *Le Canal des Deux Mers, canal royal du Languedoc*. Toulouse, 1968, Privat.

B. Les débats suscités par les problèmes des canaux du Midi ont été plus particulièrement analysés à partir du dépouillement de la presse locale, des registres de délibérations de la *Chambre de Commerce de Toulouse* (depuis 1843), des rapports du Préfet au *Conseil Général de la Haute-Garonne* (depuis 1890) et des compte rendus des séances de cette assemblée.

Les statistiques détaillées de trafic ont été collectées auprès de la Direction Régionale de l'Office national de la Navigation :

Ministère des Transports, ONN, Statistique annuelle de la navigation intérieure. Paris. (Annuel).

C. Le Consortium pour la modernisation et l'aménagement des Voies navigables Atlantique-Méditerranée créé en 1954, a bien voulu nous communiquer un certain nombre de documents :

Consortium pour l'Aménagement des Voies navigables Atlantique-Méditerranée.

Compte rendu de l'Assemblée générale. Rapport d'activité. Rapport moral.

Rapport de l'Ingénieur en Chef du service des canaux. Documents roneotés annuels.

RÉSUMÉ. — L'auteur rappelle que l'achèvement du Canal latéral à la Garonne, postérieur de 175 ans à celui du Canal du Midi, survint en même temps que celui de la voie ferrée Bordeaux-Sète. La concurrence de celle-ci ne laissa à la voie d'eau qu'un rôle de plus en plus marginal dans le trafic régional. Dès lors, une bourgeoisie méridionale foncièrement conservatrice, ayant trouvé dans le discours sur les canaux un alibi moderniste en même temps que régionaliste, n'a pas cessé de lutter pour leur promotion, ce qui consistait, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, à tenter de les soustraire au monopole de la Compagnie des Chemins de fer du Midi, et au XX^e siècle à réclamer des pouvoirs publics leur mise au gabarit Freycinet. Ce dernier objectif est aujourd'hui presque atteint, du moins s'agissant de la longueur des écluses, alors que le trafic agonisant n'entrevoit aucune perspective nouvelle, que la batellerie connaît une crise aiguë et que seule prospère la navigation de plaisance.

SUMMARY. — FROM MEDITERRANEAN SEA TO ATLANTIC OCEAN : A HISTORY OF THE SOUTHERN CANALS AND THEIR INFLUENCE ON REGIONAL DEVELOPMENT IN SW FRANCE. — The author stresses that the Garonne's lateral canal was implemented 175 years after the Southern canal between Toulouse and the Mediterranean, so that it was in operation just when the Bordeaux-Sète railway had been achieved and consequently had but a small part in regional traffics. Nevertheless the conservative local bourgeoisie has continuously requested the improvement of these canals, paying lip service to modernism and regionalism : they fought against the monopole of the previous regional railways company as they nowadays claim for the enlargement of the canal which is still too tight to fit the present barges. To-day these canals are almost completely modernized from sea to ocean; but their traffic experimented such a decrease that they do not seem to have any future out of their touristic promotion.

Mots-clés : SUD-OUEST, TRANSPORTS, VOIES NAVIGABLES, Canal du Midi, Canal latéral à la Garonne.