

1. L'APPROCHE HISTORIQUE

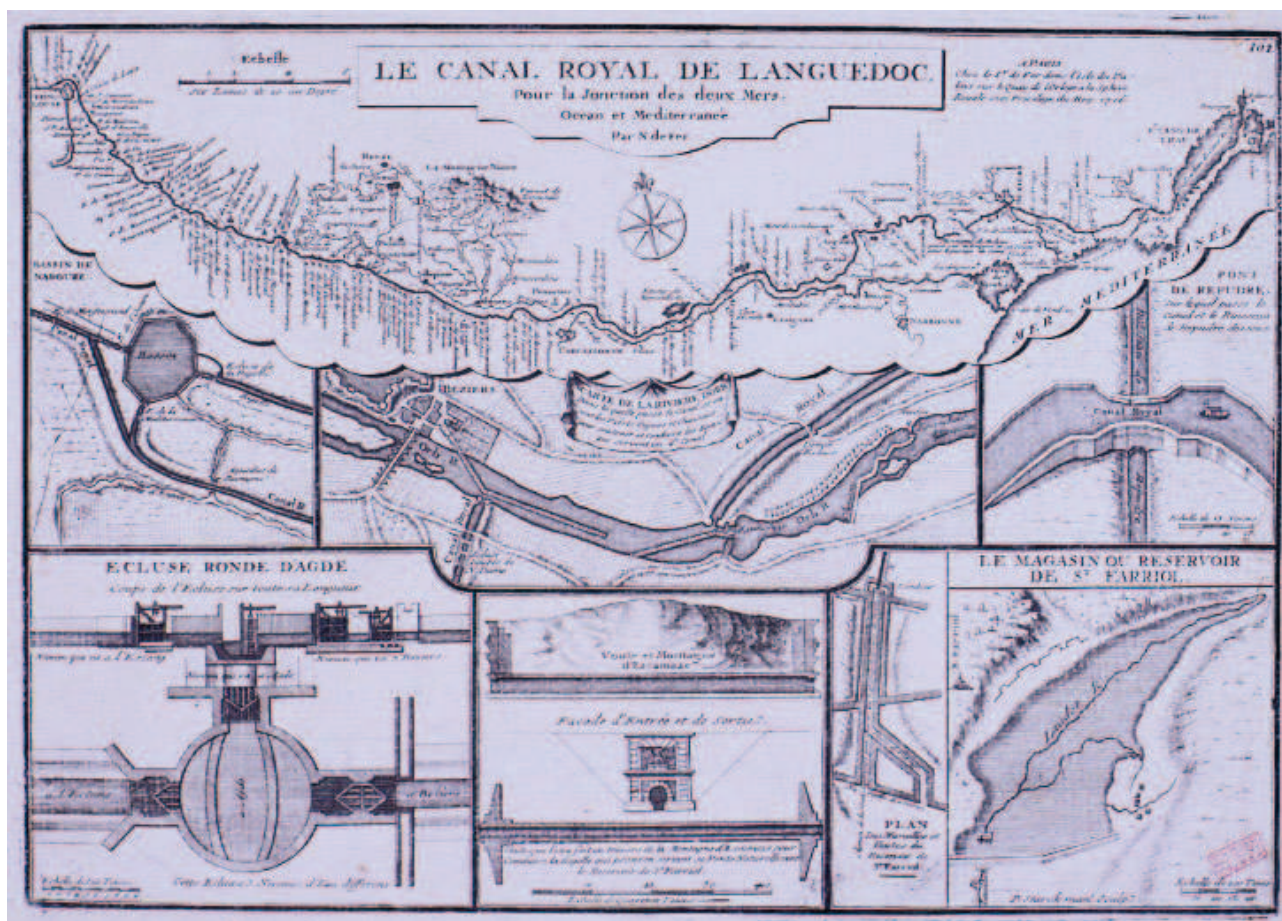
L'approche historique permet d'observer ce qui est invariable et qui par conséquent, doit être transmis. Autrement dit, s'interroger sur l'histoire n'est pas seulement une introduction à un rapport, c'est le moyen de s'interroger sur le lien existant entre les origines du Canal et la situation observée aujourd'hui, sur l'état du patrimoine, sur ce qui est reconnu et qui doit servir de référence.

1.1. HISTORIQUE DU CANAL.

L'historique du Canal est l'exposé chronologique des faits et notamment des principales étapes de la décision à la conception, puis la construction, enfin l'exploitation avec ses différentes périodes. L'historique permet de comprendre les conditions de la création et les objectifs recherchés, les enchaînements et les recherches. Il montre les raisons qui ont conduit à décider, et met en évidence les origines de l'ouvrage, les intérêts divers, l'état des connaissances et des techniques.

De là, il ressort ce qui a été invariable pendant trois siècles, ce qui a changé depuis trois siècles, ce qui est nouveau aujourd'hui, c'est-à-dire non seulement les fonctions, - économie - tourisme, mais aussi et surtout, la prise de conscience et le besoin de transmettre.

La carte de 1716 de Nicolas de Fer



Document original conservé au musée Paul Dupuy de Toulouse - Cliché Service Technique de Communication

- **De l'idée à la réalisation**

-1539. Un premier projet proposait de relier Toulouse à l'Aude sans s'inquiéter du franchissement du seuil de partage des eaux de deux bassins, l'un tourné vers l'Atlantique, l'autre vers la Méditerranée.

-1598. Un deuxième projet suggérait de dériver l'eau de l'Ariège dans l'Aude, sans aborder le problème de l'arrivée de l'eau vers le seuil de partage.

À cette époque nul ne maîtrisait le problème de franchissement.

Le point de partage entre les deux bassins était identifié au début du XVI^e sous François 1^{er}.

- 1604. Expérience du Canal de Briare, le premier à résoudre la question du franchissement du seuil de partage. L'auteur du projet économique est Sully. L'auteur de l'idée du point de partage n'est pas connu.
- 1633. Richelieu ordonne au parlement de Toulouse l'étude du à partir des réalisations en Italie
- 1655 / 1660. L'exemple du Canal de Briare conforte Riquet dans la conception nouvelle, distinguant le seuil de partage et le lieu de l'alimentation.

• **La décision politique et les premiers essais**

- 1661. Le projet prend forme avec l'arrivée de Colbert aux affaires.
- 1662. Lettre de Riquet à Colbert proposant de réaliser « la communication des deux mers ».
- 1665. Creusement des rigoles d'essais.

• **Les expérimentations.**

- 1666. L'édit de 1666 et le début des travaux de creusement
- 1667. Construction des premières écluses expérimentales, avec bajoyers droits sur pilotis en bois.
- 1676. Ecluse ronde d'Agde
- 1679 / 1680. Tunnel de Malpas, dernier ouvrage réalisé du vivant de Riquet.

• **Les améliorations, après la mort de Riquet, Vauban continue l'ouvrage et le complète.**

- 1684. Début de la navigation commerciale, mais de nombreuses imperfections apparaissent liées à l'alimentation, l'étanchéité, l'ensablement, les inondations. L'ouvrage doit être réparé et perfectionné.
- 1686. Vauban modifie le bassin de Naurouze.
- 1688. Premier grand pont-Canal de l'Orbiel conçu par Vauban,

• **Entretien, restauration et perfectionnement**

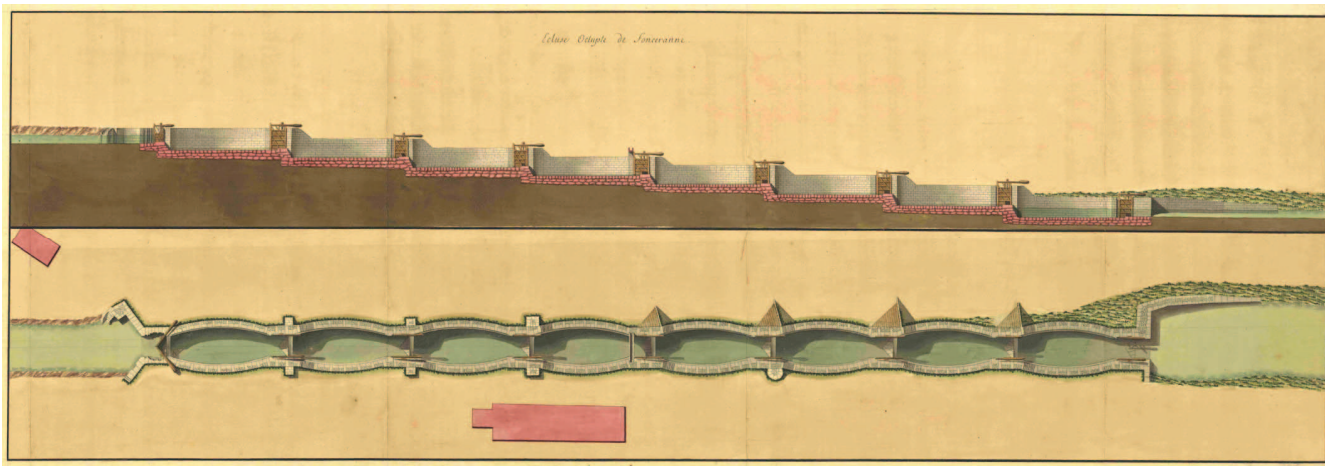
- XVIII^e. Toutes les écluses ont été restaurées.
- 1858. Affermage à la Compagnie des Chemins de fer du Midi, dont l'objectif est d'éliminer la concurrence potentielle.

• **Adaptation à un nouveau contexte. (*)**

- 1878 : La loi programme de Freycinet pour l'amélioration de la navigation fluviale et des canaux publics en France ne concerne pas le Canal du Midi qui est encore une propriété privée.
- Vers 1950 : Le projet de modernisation et l'augmentation de gabarit programmée par Freycinet ne concernera que très peu et très tard, le Canal. Le projet est à nouveau évoqué, mais n'est pas financé.
- 1970 1973 : Première tranche de travaux. Elle concerne le Canal Latéral principalement.
- 1977 : Seconde tranche de modernisation aux deux extrémités du Canal du Midi, mais ce n'est plus une priorité du 7^e plan. - Sept écluses entre Toulouse et Ayguesvives, huit écluses entre Argens et l'étang de Thau ont été mises au gabarit Freycinet
- 1990 : L'Etat renonce définitivement au projet de modernisation du Canal.

(*) Annexe 1 – Index des citations

0 - Le Canal du Midi « Merveille de l'Europe ». Michel Cotte . les Editions Belin Herscher

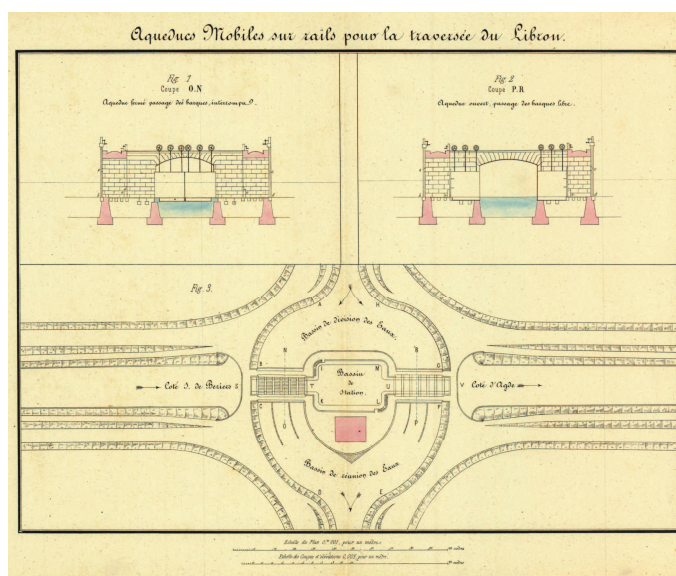


© Voies Navigables de France – Direction interrégionale du sud ouest – archives des canaux du Midi.



Seuil de Naurouze. Projet de bassin hexagonal

© Voies Navigables de France – Direction interrégionale du sud ouest – archives des canaux du Midi.



Ouvrage du Libron

• **Aujourd’hui, quelle renaissance ?**

1994 : Début des travaux du comité de candidature pour l’inscription sur la liste du patrimoine mondial de l’UNESCO.

1995 : Début de la procédure du *Livre blanc* sur l’état du Canal et sur ses perspectives.

1997 : Publication du *Livre blanc* du Canal et de la charte d’entretien proposée aux élus riverains ; Ces documents consacrent la nouvelle orientation patrimoniale de la gestion. (*)

2001. Le trafic commercial sur le Canal, devenu insignifiant, a fait place au tourisme fluvial. A Fonsérannes, dix mille passages de bateau et trois cent mille visiteurs.

• **Conclusion**

La chronologie des évènements montre une histoire continue et un enchaînement progressif de situations.

Il n’y a peut-être pas un passé glorieux d’une part, qui s’opposerait à un présent menaçant, d’autre part. Pendant trois siècles, le Canal du Midi a été progressivement adapté et amélioré pour répondre au mieux aux fonctions de transport.

Le fonctionnement permanent et l’évolution régulière, sont un double constat établi par l’historique du Canal du Midi.

De la lecture et du rapprochement des documents, il ressort clairement que l'évolution du contexte économique pendant un siècle, depuis les années 1880 /1900 à 1980 /1990 a rendu obsolète le projet de modernisation. La baisse des investissements de l'Etat semble dater du 7e plan (1977), et la politique de rigueur de 1982-83 a entériné une situation prévisible.

Les études pour l'inscription du Canal sur la liste du patrimoine mondial, ont permis de concrétiser l'idée de la valeur patrimoniale de l'ouvrage . Michel Cotte a suscité en 1994, la démarche de candidature, qui a obtenu le classement en fin de 1997. (*)

La publication du Livre Blanc en 1997 montre comment est partagé cette perception nouvelle de l'ouvrage de Riquet et de Vauban.

Cette évolution lente – trente années environ - a semblé être très significative, car à partir d'un fait générateur, qui était le projet de modernisation et son abandon qui ont occupé un siècle, a émergé progressivement la perception de la valeur du patrimoine.

Cette période a probablement marqué l'origine de la reconnaissance du patrimoine du Canal , un patrimoine jusqu'alors totalement assimilé aux fonctions qui devaient être assurées.

Le projet puis l'abandon de transformer les ouvrages, transformer l'héritage pour assurer une capacité supplémentaire traduit une réelle rupture dans la perception du Canal. Une transformation radicale sous l'angle de la perception mais qui, de toute façon n'était que très partielle puisque le tirant d'eau n'était pas modifié !

À partir de là, on a progressivement pris conscience qu'il ne fallait pas « reconstruire complètement le Canal » (*). Il fallait au contraire limiter la navigation et conserver les ouvrages.

Le succès de l'inscription du Canal sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco permet de dire que la valeur du patrimoine l'a alors emporté, sur le projet de l'augmentation de la capacité par la transformation du patrimoine.

Le changement de point de vue observé pendant ces dernières décennies, qui concernait l'ouvrage lui-même, est un argument qui reste une référence pour apprécier les évolutions actuelles, qui concernent cette fois et très fortement, les territoires mitoyens.

L'hypothèse formulée dans ce document préparatoire consiste à transposer l'évolution constatée de la perception de l'ouvrage, à l'évolution possible de la perception des abords proches du Canal.

L'exemple du passé récent deviendrait un argument pour illustrer la nécessité de penser l'évolution du Canal en fonction de sa capacité et l'obligation d'introduire l'idée de limite. Cela concerne l'aspect machine hydraulique et navigation, l'aspect loisir, l'aspect urbanisation des territoires traversés et l'attrait résidentiel.

Retenir à partir de l'idée politique,

- la connaissance de deux bassins et du point de partage,
- la connaissance de la technique de franchissement,
- la décision politique,
- la conception et la disponibilité du financement.

Retenir l'évolution de la pensée, des connaissances, des décisions,

- les étapes depuis la recherche, l'expérimentation, la construction, les améliorations,
- puis les adaptations pour un usage qui évoluait.
- l'abandon de la modernisation dû à un contexte économique défavorable,
- l'évolution de l'usage et de la vocation,
- la responsabilité contemporaine liée à la transmission.

(*) *Le Livre Blanc. Canal des deux Mers. Proposition d'inscription au patrimoine mondial de l'Unesco VNF. Annexe des citations : 0 - Le Canal du Midi « Merveille de l'Europe ». Michel Cotte . les Editions Belin Herscher*

1.2. HISTOIRE DU CANAL, LE PASSE ET SON EVOLUTION.

Pourquoi se pencher sur l'histoire du Canal ?

Quels sont, à travers une lecture de l'histoire du Canal, les enseignements ou les analyses qui peuvent servir de référence pour comprendre la nature, l'originalité, le caractère exceptionnel de l'héritage constitué par ce patrimoine ?

Comment peut-on décrire et définir le site et l'ouvrage auquel la société attache une « valeur universelle exceptionnelle en tant qu'une des réalisations les plus extraordinaires du génie civil de l'ère moderne » ?.(1).

Mais en préalable pourquoi un canal ? Que cherchait-on ? Quelles fonctions fallait-il assurer ? Quelles fonctions ont effectivement été transmises à travers une période de trois siècles ?

Quelles valeurs du génie de l'homme caractérisent le patrimoine hérité de l'histoire ? Ces valeurs sont-elles transmissibles ?

Les valeurs fondamentales qui caractérisent un ouvrage seraient ce qui, pour cet ouvrage, présente un caractère essentiel et déterminant, pouvant servir de référence dans les jugements.

Est-ce que ce qui semble être déterminant aujourd'hui l'a toujours été ?

Est-ce que le regard porté aujourd'hui sur l'ouvrage est le même que le regard porté à l'époque de sa construction et aux différentes époques de son histoire ?

Autrement dit, s'interroger sur les valeurs essentielles portées par un ouvrage, ou représentées par un ouvrage suppose qu'elles soient définies, - de quelles valeurs s'agit-il ?- et situées dans le cours de l'histoire de l'ouvrage, - à quel contexte économique et social se rattachent-elles ?

Les propositions suivantes ne sont pas nouvelles, ni originales. Elles proviennent pour l'essentiel, des documents publiés à l'occasion de la demande d'inscription du Canal du Midi au patrimoine de l'Unesco, à l'occasion de la préparation du Livre blanc du Canal des deux Mers, de l'évaluation des actions de l'Etat devant l'Unesco en 2005.

Les nombreux extraits de ces ouvrages, sont groupés dans l'index des citations en fin de document.

1.2.1. Une action politique volontaire.

• Pourquoi un canal ? Pour quelle raison entreprendre un énorme chantier ?

▪ Créer un axe économique nouveau.

C'est vrai pour le canal de Briare, mais la raison semble faible ou diversement appréciée pour le Canal du Midi selon les différents auteurs des ouvrages consultés.

▪ Poursuivre une idée ancienne et nuire à l'Espagne :

Sully dans ses Mémoires : « joindre par eau la Méditerranée l'Océan par le moyen desquelles on ferait perdre deux millions de revenu à l'Espagne et le ferait gagner à la France. »

Richelieu ordonnait au Parlement de Toulouse d'étudier ce projet. « En cette année 1633, était décidé « une conjonction de la mer Océane et de la Méditerranée »

Colbert, et son obsession de la concurrence espagnole « passage absolument nécessaire, que les revenus du Roi d'Espagne en seront diminués et ceux de notre roi augmenteront » ;

▪ Réaliser une ambition politique sans moyen suffisant ou sans connaissance suffisante, mais poursuivre une vision politique inébranlable.

Sully ne sait pas déceler et résoudre les problèmes techniques du franchissement.

Richelieu maudit l'absence de deux choses qui lui aurait permis d'être le plus grand ministre de l'Histoire, le temps et l'argent.

Colbert dut accepter le système de financement proposé par Riquet ; les caisses royales étaient vides.

- **Le Canal a existé par un contexte historique favorable.**

Le projet s'inscrit dans un contexte politique qui est le début du règne de Louis XIV et la volonté d'affirmer l'entité française par différence et en concurrence avec l'Espagne, la volonté d'affirmer l'indépendance de l'économie de la France par une politique commerciale mercantiliste.

Mais ce contexte serait resté insuffisant s'il n'y avait eu l'idée de Riquet. Ainsi le Canal du Midi est :

- un projet qui profite d'un savoir faire, d'une connaissance des techniques hydrauliques. (Le canal à point de partage et la maîtrise des écluses expérimentées dans le canal de Briare.)
- un projet qui existe par l'idée de Riquet qui est de faire arriver l'eau à Naurouze, trouver le tracé et assurer la régularité des débits.

1.2.2. Un ouvrage porteur d'inventions. L'âge des expériences.

- **Imagination, conception nouvelle.**

L'idée fondamentale du Canal c'est distinguer le passage du Canal et le lieu de l'alimentation, donc de concevoir une grande distance entre le seuil de partage et le lieu de captage.
C'est une conception nouvelle.

- **Inventions, recherche.**

- Les écluses multiples.

Elles permettent les franchissements de pentes importantes. L'emploi répété à une échelle nouvelle montre une recherche audacieuse. Par l'ampleur considérable du projet, elles constituent une réelle invention, même si des écluses accolées ont déjà été réalisées sur le canal de Briare par Crosnier qui a inventé les « écluses jointes » de Rogny (2).

- Les ponts-canaux.

C'est une caractéristique du Canal lorsqu'il passe d'une rive à l'autre, traverse une vallée ;

Le Canal croise une centaine de cours d'eau et 49 aqueducs sont construits par Vauban à partir de 1687

- Le passage du Libron.

C'est un ouvrage hydraulique inédit.

- L'épanchoir de Gailhousty.

C'est un ouvrage hydraulique inédit.

Le caractère novateur du Canal alors Canal du Languedoc, en a fait un objet de curiosité. (3)

- **L'invention s'appuie sur la valeur technique.**

La science des canaux est déjà bien connue, mais le Canal dépasse par ses dimensions et ses difficultés ce qui était connu. L'effort de rationalité technique est présent dans la gestion de l'eau à long terme. La maîtrise des relevés topographiques et de la cartographie est étonnante.

L'invention de solutions inédites traduit bien le génie du concepteur. (4)

Il n'y a pas, d'un côté un projet complet entièrement conçu et décrit, fini dans toutes ses dimensions, et de l'autre une phase d'exécution continue, mettant en œuvre le projet.

Il n'y a pas au commencement un « art de l'ingénieur », global et déterminant.

Il y a, à la fois des pratiques scientifiques qui montrent la maîtrise absolue d'un savoir, (levé de niveau, mesure de débit), et des hésitations, (essais recherches sur le terrain).

- **La perfection témoigne de la valeur architecturale et technique**

La recherche continue du perfectionnement pousse Vauban à donner une dimension plus monumentale et plus architecturale aux ouvrages techniques.

Au XVIII e avec les perfectionnements techniques viennent les embellissements et les plantations ornementales.

- **La créativité est artistique et architecturale**

La créativité de l'ingénieur répond aux multiples situations nouvelles et s'exprime par les réponses techniques inséparables de la création artistique, architecturale et monumentale, de l'embellissement et des plantations. (5)
C'est avec le recul de l'histoire et la perception contemporaine du Canal du Midi que l'on peut parler globalement d'un « art de l'ingénieur ».

Ces valeurs ont été oubliées à partir du XIX^e dans les traités des canaux qui n'abordent que les aspects techniques.

Elles sont redécouvertes à la fin du XX^e siècle et se retrouvent dans la définition du bien patrimonial tel qu'on le comprend aujourd'hui.

1.2.3. Perception de l'ouvrage dans le temps.

- **Continuité et héritage**

Pendant plus de trois siècles, les fonctions du Canal ont été assurées sans discontinuité.

Le respect de l'œuvre est perçu très tôt, par l'hommage de Vauban sur l'œuvre de Riquet. (6)

L'héritage du Canal, compris comme une machine hydraulique, a résisté à l'évolution de ses fonctions initiales et de la concurrence du chemin de fer.

L'arrêt des transformations du gabarit et d'une certaine conception de la modernisation, est une reconnaissance implicite d'une erreur.

- **Symbole :**

Dans le discours du XVII^e et XVIII^e siècle, le Canal, la « Merveille de l'Europe », devient la référence absolue pour les ouvrages hydrauliques exceptionnels. (7)

Plus tard, au XX^e siècle, la redécouverte de l'ouvrage est assimilée aux « valeurs héritées de la révolution industrielle », d'abord pour les pays anglo-saxons, puis les pays d'Europe du nord, dans les communautés d'amateurs de tourisme fluvial.

- **Mythe :**

L'action des successeurs de Riquet, au moment du déclin économique du Canal, et pour défendre leurs droits, met en avant le « génie de Riquet ». Les qualités du créateur prennent alors le relais de sa création.

Retenir :

- l'héritage de l'ouvrage qui est aussi ...
- l'héritage du contexte historique complexe dominé par l'action politique,
- la naissance d'un pouvoir royal centralisé et de l'idée de l'Etat, mis en relation avec les puissances des Etats des Provinces, et l'entreprise privée portée par un homme.

Retenir :

- L'invention, la perfection, la créativité, toutes qualités et valeurs qui constituent le patrimoine, le symbole et le mythe qui se perpétuent sous des formes nouvelles.