

Identification*Bien proposé*

Le Canal du Midi

*Lieu*Région Midi-Pyrénées, (départements de la Haute-Garonne et du Tarn) ;
Région Languedoc-Roussillon (départements de l'Aude et de l'Hérault)*Etat Partie*

France

Date

28 septembre 1995

Justification émanant de l'Etat Partie

Le Canal du Midi est un témoignage vivant de la créativité des ingénieurs à l'époque de Louis XIV, qui marque la charnière (sur le plan de l'évolution des techniques de construction) entre la Renaissance et les temps modernes. C'est pourquoi ce canal est universellement reconnu comme celui qui a inauguré l'époque moderne de création des réseaux navigables sillonnant les pays industrialisés de l'Europe et de l'Amérique du Nord.

Même si la notion d'une liaison par canal entre Atlantique et Méditerranée par le seuil de Naurouze peut être considérée comme l'aboutissement d'une recherche permanente des générations antérieures, le génie est manifeste dans plusieurs aspects de la conception et de la réalisation du Canal du Midi : dans le concept initial et dans les études détaillées du réseau d'alimentation ; dans l'organisation du chantier et dans l'adaptation constante du projet aux réalités du terrain et dans la conception du canal comme un parc linéaire. **Critère i**

Le canal du Midi a été la plus grande entreprise de travaux publics en Europe depuis la chute de l'Empire Romain. Le chantier a été conduit de façon audacieuse et dans une recherche constante de perfectionnement pour en assurer l'efficacité et la pérennité. Il est d'autant plus remarquable que pour la première fois à une échelle aussi grande, l'entrepreneur et ses ingénieurs aient cherché à modeler le paysage et les plantations, pour en faire un cadre de verdure, une source d'enchantement, un exemple d'urbanisme linéaire digne des chefs d'oeuvre romains. Le Canal du Midi fut une source d'inspiration pour un grand nombre d'hommes célèbres qui le visitèrent au moment de sa construction, soit plus tard : citons, le prince du Danemark, l'agronome britannique Arthur Young, Francis Egerton, le futur duc de Bridgewater et père de l'âge d'or de la construction des canaux en Angleterre, l'ingénieur écossais Thomas Telford et Thomas Jefferson, futur président des Etats-Unis. **Critère ii**

Le Canal du Midi est le symbole d'une brillante époque de prospérité au cours de laquelle ingénieurs et entrepreneurs ont été poussés, pour la gloire du Roi Soleil, à joindre l'esthétique à l'utilitaire. Les fonctions premières du canal étaient le transport et l'irrigation des terres agricoles, mais on n'avait de cesse que de créer des ouvrages présentant une harmonie globale tant sur le plan architectural que sur le plan des paysages créés. Cette valeur symbolique a été assez puissante pour fixer des individus dans la région, pour forger une culture et des traditions liées au monde des "gens de l'eau".

Le canal a été un générateur d'idées sociales et d'innombrables idées techniques et architecturales, parfois délirantes mais le plus souvent bien adaptées et effectivement appliquées, et toujours avec un sens des proportions et de l'esthétique de la composition d'ensemble.

Le Canal du Midi représente donc une période significative de l'histoire européenne, celle du

développement des transports fluviaux par la maîtrise du génie civil hydraulique, période qui, nous l'avons vu, puise ses origines dans la Renaissance italienne et s'étend jusqu'à la Révolution Industrielle et à l'arrivée du chemin de fer.

Critère iv

Le Canal du Midi est devenu dès sa construction l'élément le plus marquant du territoire traversé, d'autant mieux assimilé par l'environnement qu'il a modelé le paysage en douceur. En suivant les courbes de niveau le canal souligne et accompagne les accidents du relief.

Fait remarquable pour un canal encore en service pour le transport de marchandises il y a quelques années, l'occupation du territoire est restée pratiquement inchangée depuis trois siècles. La transformation entamée pour la mise au gabarit Freycinet, pour regrettable qu'elle ait été, ne portait que sur les ouvrages de navigation, dont la transformation est effectivement irréversible, mais pas sur tout le linéaire du canal. En cela, l'atteinte à la valeur patrimoniale du canal était bien moindre que celle des voies navigables à grand gabarit creusées ailleurs en Europe, qui ont balayé parfois toute trace des canaux qu'elles devaient remplacer. Le projet de modification du gabarit (par allongement des écluses) est désormais abandonné et les trois-quarts des écluses conservent leurs caractéristiques d'origine.

Il s'agit désormais de protéger le Canal du Midi et de maintenir vivantes les traditions qu'il porte. Sa vocation nouvelle pour le tourisme et les loisirs, et sa vocation traditionnelle pour l'irrigation des terres exigent de la part des partenaires des efforts permanents pour assurer le meilleur entretien possible. Il s'agit de reconnaître la valeur de cet ouvrage, en hommage à la civilisation florissante d'un monde agricole, paysager et aux "gens de l'eau", qui doit perdurer et être entretenue au travers d'activités adaptées à notre époque.

Critère v

Catégorie de bien

En termes de catégories de biens, telles qu'elles sont définies à l'article premier de la Convention du Patrimoine mondial de 1972, le Canal du Midi est un *ensemble*. Bien que l'Etat Partie ne l'ait pas proposé dans le dossier d'inscription, il devrait également être considéré comme un *paysage culturel* tel que le définit l'article 39 des *Orientations devant guider la mise en oeuvre de la Convention du Patrimoine mondial*.

Histoire et Description

Histoire

Des études sur la possibilité de créer des canaux en reliant des voies d'eau naturelles ont commencé dès le 16^{ème} siècle au moment où François Ier revenait d'Italie avec Léonard de Vinci. Un de leurs projets prévoyait la jonction de la Garonne à l'Aude et donc celle de l'Atlantique à la Méditerranée. La première entreprise de ce type couronnée de succès fut le Canal de Briare qui devait relier la Seine et la Loire en 1642. Les solutions apportées aux difficultés techniques rencontrées relança l'intérêt pour la liaison Atlantique-Méditerranée, avec pour conséquence la mise à l'étude de nombreux projets. Cette liaison devait devenir une réalité en raison du climat politique favorable dont bénéficiait la France à cette époque et aussi grâce à l'intérêt d'un homme exceptionnel qui n'eût de cesse de voir aboutir un projet de cette envergure.

Pierre-Paul Riquet avait 50 ans quand il commença à travailler sur le projet en 1654. Il envisagea un certain nombre de tracés pour relier la Garonne à l'Aude et diverses solutions pour la ligne de partage des eaux entre les deux rivières à Naurouze qui constituait essentiellement un problème d'alimentation en eau. Il sollicita l'aide de spécialistes locaux, en particulier de Pierre Campmas, responsable de l'approvisionnement en eau de la ville de Revel au pied du massif de la Montagne Noire. Il recruta aussi François Andreossy, ingénieur civil spécialiste des questions hydrauliques.

En 1662, Riquet s'assura le soutien de Jean-Baptiste Colbert, Intendant des Finances de Louis XIV à cette époque, qui n'avait cessé de favoriser la création d'industries en France. Colbert réalisa très vite l'importance du canal proposé et accorda à Riquet son aide la plus totale. Il communiqua son enthousiasme au Roi qui comprit le lustre que ce canal pourrait apporter à son règne. Une Commission Royale fut constituée pour étudier la viabilité technique et financière du projet ; après avis favorable de la Commission, des lettres-patentes furent accordées à Riquet pour creuser une étroite voie d'eau sur toute la longueur du tracé et prouver ainsi que la différence de niveau des eaux à Naurouze pouvait être solutionnée. Le projet devait être financé sur une base tripartite : par la Trésorerie royale, par la Province du Languedoc et par Riquet lui-même. Les fonds de la Trésorerie serviraient à acheter les terres, ceux de la province à financer les travaux. La gestion du Canal une fois terminée et les revenus éventuels qui en découleraient reviendraient à Riquet et à ses successeurs. Un Edit royal annonçant la construction du Canal fut publié en octobre 1666 et les lettres-patentes remises à Riquet. Ces lettres-patentes ne concernaient cependant que la partie occidentale du projet entre la Garonne à Toulouse et l'Aude à Trèbes. Les travaux furent terminés en 8 ans et 3,36 millions de livres furent investies dans cette construction. La seconde partie fut alors autorisée entre Trèbes et Sète sur la Méditerranée en 1669.

Deux mille ouvriers furent engagés en janvier 1667. Ce nombre monta à douze mille, dont six cents femmes pour palier le manque d'hommes. Ils étaient répartis en douze divisions chacune sous la responsabilité d'un "inspecteur général" et chaque division était elle-même composée d'équipes de cinquante personnes sous l'autorité d'un contre-maître.

Le projet dut faire face à de nombreuses vicissitudes et crises financières au cours des années qui suivirent, mais il était parfaitement terminé quand Riquet mourut en 1681. En raison des plaintes persistantes des riverains dont les terres étaient inondées, le grand architecte militaire Vauban fut envoyé sur place. Le rapport qu'il rédigea eut pour conséquences la construction d'un certain nombre d'acqueducs et l'accroissement de la hauteur du barrage de Saint-Ferréol. Les éléments finaux du Canal furent terminés en 1694. Son coût total fut de 15 millions de livres, soit un dépassement de 70 % des estimations initiales, ce qui n'était pas surprenant compte-tenu du nombre élevé de problèmes imprévus qui étaient apparus en cours de réalisation. Les travaux auxiliaires complémentaires furent ceux du Canal de Saint-Pierre (ou Canal de Brienne) à Toulouse, du Canal de Jonction pour alimenter le Canal de la Robine et Narbonne (1768-1787) et du pont-canal de l'Orb (1854-1857).

Description

Le bien proposé pour inscription comporte cinq éléments :

- Le tronçon principal du Canal du Midi qui relie Toulouse (Haute-Garonne) à l'Etang de Thau à Marseillan au bord de la Méditerranée (Hérault) sur une longueur de 240 km.
- Le tronçon de 36,6 km entre Moussan et Port-la-Nouvelle (Aude) qui incorpore une partie de l'ancien Canal de la Robine.
- Les deux bras qui fusionnent et se jettent dans le canal à Naurouze (Aude) déversant les eaux de la Montagne Noire.
- Le canal de Saint-Pierre (1,6 km) relie le tronçon principal du Canal à la Garonne à Toulouse.
- Le court tronçon (0,5km) qui joint l'Hérault à l'écluse ronde d'Agde.

La longueur totale de voies navigables concernées par la proposition d'inscription sur la Liste du Patrimoine mondial est de 360 km. L'ensemble comporte 328 ouvrages : écluses, acqueducs, ponts, déversoirs et tunnels.

L'un des traits les plus remarquables est le barrage de Saint-Ferréol sur la rivière Laudot dans la région de la Montagne Noire. Il s'agit du plus grand ouvrage de l'ensemble du canal et le chantier d'ingénierie civile le plus important de l'époque. Selon L.T.C. Rolt, célèbre historien de l'industrie et de l'ingénierie, ses dimensions sont impressionnantes pour la période à laquelle il a été construit : 780 m de long au sommet et 140 m à la base; il est constitué de 153.000 m³ de pierres et terre contenus entre deux murs de soutient en maçonnerie avec un cœur imperméable en pierre. Ses caractéristiques comprennent des installations tout à fait novatrices pour évacuer l'eau à différents niveaux et le limon.

Riquet était conscient qu'il créait tout autant qu'une voie navigable de communication, un symbole de la puissance de la France du 17^{ème} siècle. Il mit donc un point d'honneur à tout faire pour que la qualité de l'architecture soit à la hauteur de cette mission. Les ponts, écluses et structures associées ainsi que les entrées de tunnels furent donc conçues avec la dignité et la simplicité d'un monument. Riquet était également conscient de l'impact de l'ouvrage sur le paysage, c'est pourquoi il prit grand soin à ce que le canal soit convenablement encadré d'arbres et de végétation en harmonie avec le paysage qu'il allait traverser.

Gestion et Protection

Statut juridique

Le Canal du Midi est couvert par le *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure* qui régit les voies navigables de France, exception faite du Rhin et de la Moselle qui sont internationales. Le Canal du Midi est la seule voie à faire l'objet d'un chapitre entier de ce code (articles 236-246). L'article 245 attribue à l'organe de gestion du Canal et aux communes qu'il traverse la responsabilité de l'entretien et de la protection des ouvrages.

Un certain nombre de structures du canal sont classées monuments historiques et dépendent donc de la loi de 1913 amendée ultérieurement. Certains sites et paysages sont aussi protégés par la loi de 1930. Si des travaux sont souhaités, les autorités compétentes (cf. ci-après) doivent être consultées.

Gestion

Bien que sa gestion ait été concédée à perpétuité à Riquet et à ses héritiers, l'Etat a racheté le Canal à la famille en 1897.

La gestion générale du canal est assurée par les Voies Navigables de France (VNF), institution publique nationale créée en 1991 sous l'égide du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. La responsabilité directe est déléguée au niveau régional au Service de la Navigation de Toulouse.

La Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme est chargée de la gestion des sites et paysages protégés, agissant au niveau régional par l'intermédiaire de la Direction régionale de l'Environnement conjointement à la Direction Régionale des Affaires Culturelles du Ministère de la Culture avec des responsabilités spécifiques relatives aux monuments historiques classés. La coordination est assurée au niveau régional et un programme a été mis en place pour la réhabilitation complète du Canal, qu'il est prévu de réaliser en dix ans.

Une tentative préliminaire pour définir une zone tampon qui comprendrait la totalité du paysage embrassé par le Canal s'est avérée impraticable. La zone tampon proposée est donc limitée aux communes qui le bordent (et dans certains cas aux communes un peu plus en retrait, quand elles ont un impact direct sur le canal lui-même) et sur lesquelles il est possible d'exercer un contrôle efficace. La zone proposée pour inscription sur la Liste du Patrimoine mondial mesure 360 km de longueur et couvre environ 1172 hectares. Quant à la zone tampon, elle couvre 2014 km².

Il n'existe actuellement aucun programme global de gestion. Cependant, un "Livre Blanc" préparé par les représentants des autorités régionales concernées a été publié en juin 1996. Son objectif premier est d'identifier des sources de financement pour l'entretien et le fonctionnement futur du Canal. Il prévoit également l'extension de la protection juridique à la longueur totale du Canal y compris ses rives et ses constructions.

Conservation et Authenticité

Historique de la conservation

Alors que le Canal était en pleine activité, il était parfaitement entretenu de même que ses structures ancillaires.

Cependant, quand cette activité de transport commença à décroître entre les années 1960 et 1993 et que fut mis en place le partenariat entre l'Etat, la Région et le VNF, les fonds mis à disposition subirent une importante diminution avec pour conséquence une très nette détérioration du Canal. Cependant, le Canal et ses éléments constitutifs restèrent en place dans leur intégralité.

Il fut estimé en 1991, que les sommes nécessaires à la réhabilitation du canal pour le rendre compatible avec les exigences modernes du transport par voie d'eau s'élevaient à 145 millions de francs. Les fonds recueillis depuis cette époque augmentent régulièrement : 6,5 millions de francs en 1992, 10 millions en 1993, 17,8 millions en 1994 et 23,8 millions en 1995. Les travaux sont en cours aux écluses, déversoirs, ponts et installations hydrauliques. Certains autres travaux en relation avec des activités de loisirs comme par exemple des centres de navigation de plaisance, des aires de stationnement, des pistes cyclables et de nouveaux ponts ont également été entrepris.

Les directives des services spécialisés sont indispensables dans le cas de monuments et de paysages classés et protégés, mais ceux-ci ne couvrent pas la totalité du Canal. Un *Cahier de Prescriptions Architecturales* qui fournit des orientations pour les constructions nouvelles a été préparé et est appliqué pour que ces dernières soient en harmonie avec l'histoire du Canal et son paysage créé.

Authenticité

Pour estimer l'authenticité du Canal, il faut garder à l'esprit qu'au cours de ses trois siècles d'activité, il a évolué et qu'encore aujourd'hui, il sert au transport des marchandises et aux loisirs. Il a subi de nombreux changements pour quatre grandes raisons : apporter des réponses à des problèmes techniques (brèches, effondrement du fait de l'érosion), répondre à des demandes externes (coupe de bois, installations pour la plaisance et constructions associées), accepter des interventions "déterministes" (réponses à des exigences commerciales) et des interventions spontanées (changement du type de bateaux empruntant le Canal et nouvelles pratiques telles la randonnée pédestre, équestre ou cycliste).

Cependant, en dépit de ces différentes modifications, il est incontestable que le Canal du Midi garde l'authenticité d'un ouvrage d'ingénierie civile du 17^{ème} siècle avec les nécessaires interventions qui illustrent son histoire mais aussi l'authenticité d'un élément fondamental du paysage de la région. Il est incontestable que les changements eux-mêmes ont une authenticité et une valeur qui leur est propre dans la mesure où ils reflètent l'évolution de l'ingénierie, des techniques appliquées et des pratiques de gestion des canaux.

Evaluation

Action de l'ICOMOS

Une mission de l'ICOMOS s'est rendue sur place en janvier 1996. La *Liste internationale des canaux* du TICCIH, réalisée dans le cadre du projet sur les monuments industriels ICOMOS/TICCIH et qui est la plus importante étude comparative de cette nature, a été consultée.

Caractéristiques et Etude comparative

L'étude du TICCIH (p.9) déclare que : "la très performante ingénierie des canaux s'est développée en France au 16^{ème} siècle avec pour point culminant le Canal du Midi, incontestablement le plus ambitieux projet d'ingénierie civile au monde depuis les réalisations de l'Empire Romain". En se référant aux classifications de cette étude, le Canal est au tout premier rang pour ses pentes d'eau (Fonsérannes), ses réservoirs (Saint-Ferréol, Lampy), ses aqueducs (Repudre), ses barrages (Saint-Ferréol), ses ponts et tunnels (Malpas). L'étude conclue avec une liste des sept "Canaux les plus significatifs" du monde. Avec le Grand Canal de Chine, le Canal du Midi est en haut du classement.

Commentaires de l'ICOMOS

L'ICOMOS n'émet aucune réserve quant à la signification culturelle du Canal du Midi et ne souhaite pas que l'inscription du Canal du Midi sur la Liste du Patrimoine mondial soit différée. Il souhaite cependant que le Comité, en inscrivant le Canal du Midi sur la Liste du Patrimoine mondial, incite l'Etat Partie à compléter la protection juridique du Canal sur toute sa longueur et à intégrer son excellente politique de gestion et d'entretien à un programme de gestion formalisé.

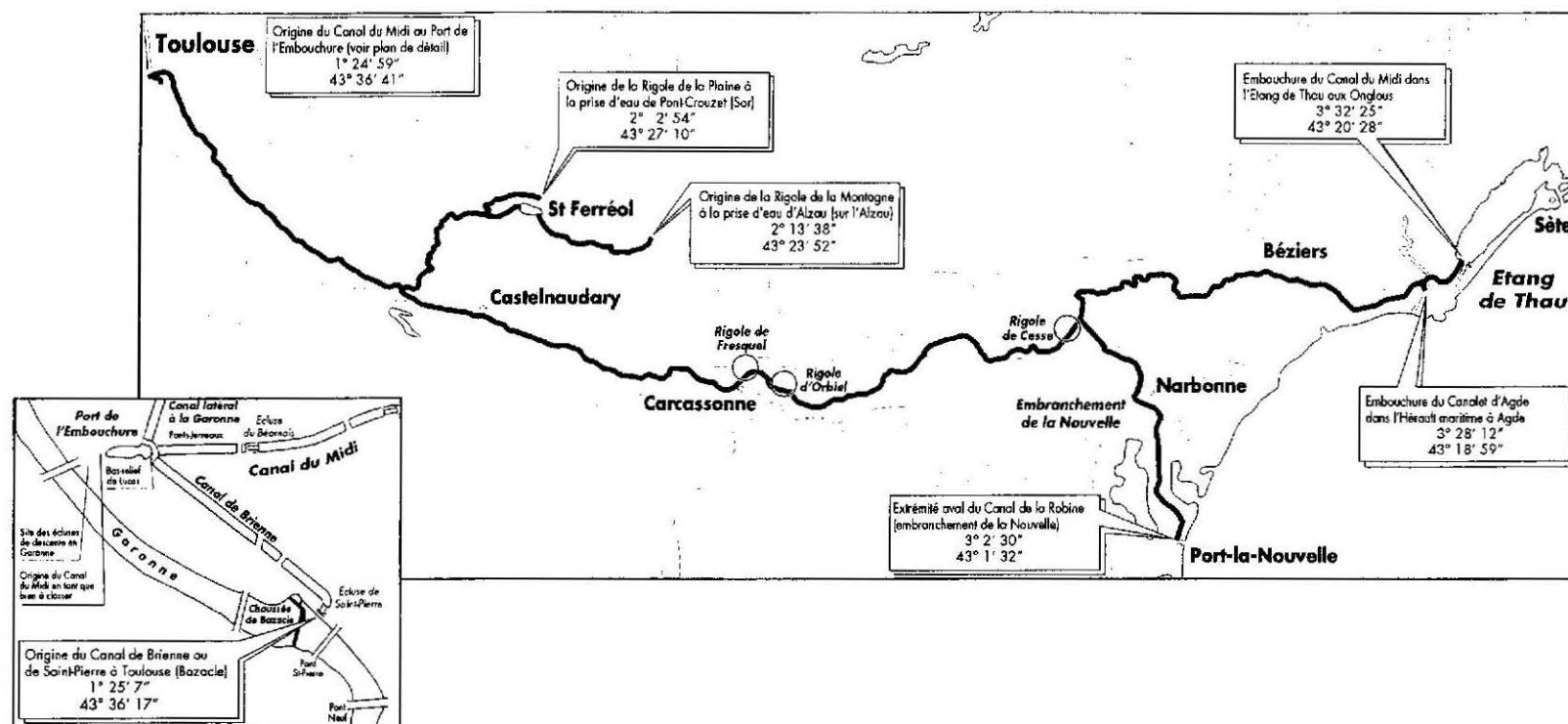
Recommandation

Que ce bien soit inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial sur la base des **critères i, ii, iv et vi** :

Le Canal du Midi est l'une des réalisations d'ingénierie civile les plus extraordinaires de l'ère moderne. Il est représentatif de l'éclosion technologique qui a ouvert la voie à la Révolution Industrielle et à la technologie contemporaine. En outre, il associe à l'innovation technologique un grand souci esthétique sur le plan architectural et sur le plan des paysages créés, approche que l'on retrouve rarement ailleurs.

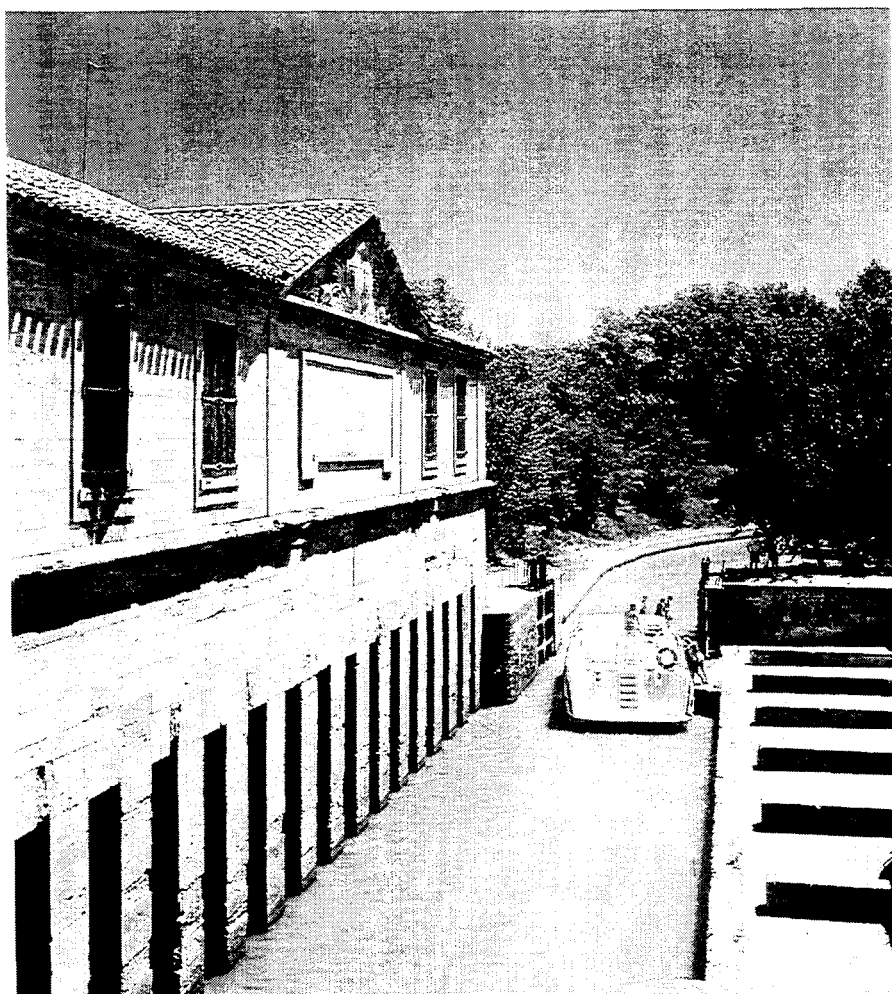
ICOMOS, octobre 1996

Le Canal du Midi : carte
Le Canal du Midi : map





Le Canal du Midi : le tunnel de Commazes
Le Canal du Midi : the Commazes tunnel



Le Canal du Midi : le bâtiment de l'écluse de Gailhousty
Le Canal du Midi : the lock building at Gailhousty