

FRANCE

Canal du Midi

Brève description

Avec ses 360 km navigables assurant la liaison entre la Méditerranée et l'Atlantique et ses 328 ouvrages (écluses, aqueducs, ponts, tunnels, etc.) le réseau du canal du Midi, réalisé entre 1667 et 1694, constitue l'une des réalisations de génie civil les plus extraordinaires de l'ère moderne, qui ouvrit la voie à la révolution industrielle. Le souci de l'esthétique architecturale et des paysages créés qui anima son concepteur, Pierre-Paul Riquet, en fit non seulement une prouesse technique, mais aussi une œuvre d'art.

1. Introduction

Année d'inscription

1996

- Adresse postale : Voies navigables de France, Direction inter-régionale Sud-Ouest (2 Port Saint-Etienne, 31079 Toulouse cedex)
- site web : www.vnf.fr

2. Déclaration de valeur

Critères de l'inscription initiale C (i), (ii), (iv), (vi)

- L'inscription au titre du critère (vi) est due à une erreur d'impression typographique. L'ICOMOS et l'Etat partie avaient recommandé une inscription au titre du critère (v) mais une erreur de typo dans le rapport ICOMOS a changé le critère d'inscription en (vi). Cela n'a pas été remarqué à l'époque et comme le critère et le rapport ont été approuvés par le Comité du patrimoine mondial, le site est reconnu pour sa valeur (vi) alors qu'en fait il aurait dû être reconnu pour sa valeur (v).
- Modification de critère proposée : (v)

Justification fournie par l'Etat partie

Ce chapitre présente les conclusions qui se dégagent après l'examen détaillé de l'ensemble des aspects développés dans les sections précédentes:

- identification sur le plan historique et descriptif, avec inventaire des éléments constituant le bien,
- diagnostic sur l'Etat de conservation,
- détail des moyens engagés pour assurer la pérennité de l'ouvrage.

Il ne s'agit donc pas de revenir ici sur les détails de la présentation, mais de résumer les arguments en faveur du classement du Canal du Midi, en ajoutant d'autres éléments non pris en compte jusqu'ici. Ces éléments de l'argumentaire situeront parfaitement le Canal du Midi dans son contexte d'évolution des infrastructures de transport en Europe, et élargiront le débat sur l'intérêt et l'authenticité du bien, en le comparant objectivement aux autres biens du même type.

L'Etat, partie signataire du présent dossier de demande d'inscription, se déclare convaincu que le Canal du Midi présente une valeur universelle exceptionnelle aux différents titres définis par la Convention concernant la protection du patrimoine culturel mondial.

Nous reprenons ci-après les différents titres de valeur exceptionnelle et d'authenticité qui sont énumérés dans le document d'orientation édité par le Centre du patrimoine mondial.

(i). Représente un chef d'œuvre du génie créateur humain

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.

La présentation du contexte historique montre le caractère permanent de l'ambition de réaliser des liaisons navigables entre bassins fluviaux. (Après les travaux relativement modestes des Romains, Charlemagne a voulu creuser un canal pour relier le Rhin et le Danube en 793, pour mieux souder son empire.) 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; il n'y a pas de doute que le principe d'une prise d'eau dans la Montagne Noire est dû à Pierre-Paul Riquet: il fallait de l'audace et de l'imagination pour concevoir une rigole ayant son origine à plus de 70 km de l'endroit où le canal devait être alimenté, et franchissant deux fois le seuil de partage des eaux Atlantique et Méditerranée. Mais au-delà de la paternité du projet, il faut souligner l'ingéniosité de

l'ensemble du dispositif d'alimentation, qui est le résultat d'un travail d'équipe mené de façon exemplaire: depuis les relevés du terrain conduits par Riquet avec son 'fontainier' Pierre Campmas, jusqu'à la mise au point du projet grâce à l'apport des membres de la Commission Royale (notamment Boucherou et Andreossy);

- dans l'organisation du chantier et dans l'adaptation constante du projet aux réalités du terrain, comme aux circonstances politiques et économiques locales: gestion de la main d'œuvre et mensualisation des salaires des ouvriers; modification de la conception et des dimensions des écluses (avec l'aide, il est vrai, d'ouvriers spécialisés des Pays-Bas); adaptation du tracé pour mieux servir Castelnaudary en tant que port de transbordement mais aussi sur le plan urbanistique; expérimentation des techniques de chaussées pour le franchissement à niveau des rivières interceptés,

- et dans la conception du canal comme un parc linéaire, l'objectif de transport de personnes et de marchandises étant constamment accompagné d'une recherche d'originalité plastique et architecturale ; là encore, l'évolution au cours des siècles est manifeste. Pour les plantations, notamment, des objectifs de production ont souvent prédominé, comme d'ailleurs les objectifs de maintien de l'ouvrage par la végétation (les iris antibatillage, les racines contribuant à la tenue des berges,...), mais il est incontestable que les concepteurs du canal ont impulsé une façon d'appréhender le paysage qui laisse des traces authentiques, malgré le caractère désordonné de la végétation en de nombreux endroits et l'absence d'un véritable plan de gestion.

La conception et la réalisation du Canal du Midi sont intimement mêlées au mouvement intellectuel et scientifique particulièrement riche du règne de Louis XIV, qui a créé un contexte favorable à la pensée appliquée aux ouvrages de génie civil.

(ii). Témoigne d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture, des arts monumentaux et la planification des villes ou de la création de paysages

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. Les difficultés financières qui ont amené Riquet à consacrer sa fortune à l'exécution des

travaux (et qui malgré cet engagement personnel ont fini par faire perdre confiance à Colbert) tiennent pour partie des modifications dictées par cette recherche de la perfection, et pour partie du caractère difficile du terrain en de nombreux endroits.

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'œuvre romains.

De nombreux témoignages historiques attestent de l'influence que le Canal du Midi a exercée sur les esprits de décideurs et d'ingénieurs au fil des siècles.

Le chantier battait son plein, en 1669, lorsque le Prince du Danemark l'a visité avec ses ingénieurs. Dans une lettre à Colbert, le Chevalier de Clerville est fier de rapporter qu'ils n'avaient rien vu de si beau, de si grand, et de si admirable que notre rigole de dérivation, qui vient, depuis la Montagne Noire, jusques aux pierres de Naurouze dans un espace de neuf à dix lieues», et ceci «de toutes les choses qu'ils viennent de visiter, par toute l'Europe»!

Un siècle plus tard, le canal est cité partout en exemple, et l'agronome britannique Arthur Young écrit: «voilà la plus belle chose que j'aie vue en France». Mais il y a plus important que ces affirmations qui certes font connaître le canal, mais qui ne se traduisent pas par des réalisations témoignant de l'influence exercée.

En 1754, Francis Egerton, le futur duc de Bridgewater, effectuant des études en France, a tenu à visiter le Canal de Languedoc, car il savait que rien n'avait été entrepris par l'homme sur une si grande échelle.

L'ouvrage a fait une si grande impression sur le jeune duc que, dès son retour en Angleterre, il a mis en œuvre son ambitieux projet d'un canal entre les mines de charbon de Worsley et Manchester. Cette réalisation sera à l'origine de la grande époque des canaux en Angleterre et donnera une extraordinaire impulsion à la Révolution Industrielle britannique.

Au début du XIX^e siècle, le célèbre ingénieur écossais Thomas Telford s'est inspiré de l'exemple du Canal du Midi, puisqu'il a annoté de sa main les ouvrages récemment publiés par de Lalande (1778) et Andreossy (1804). L'échelle de huit écluses de Fonserannes a dû contribuer à le convaincre de la

faisabilité de son échelle de huit écluses sur le Canal de Calédonie en Ecosse ("l'escalier de Neptune"), et de celle de sept écluses à Berg sur le Canal Gota en Suède.

L'encadré ci-contre traite en détail d'un autre témoignage significatif: celui de Thomas Jefferson, qui a étudié attentivement les ouvrages et le mode d'exploitation du canal au cours d'un voyage en 1787, pour en tirer des enseignements applicables dans son pays, avant de devenir le troisième président des Etats-Unis. Le fait qu'il ait esquissé un nouveau type de vantelle souligne un autre aspect fondamental et caractéristique de l'époque, qui est l'intensité des échanges entre penseurs de différents pays, la disponibilité pour voyager et pour tirer parti des avancées technologiques des autres. Loin d'être jaloux de leurs acquis, les ingénieurs de l'époque étaient fiers de communiquer aux autres le fruit de leur expérience. Thomas Jefferson lui-même n'a-t-il pas cité sa contribution à l'amélioration de la navigation sur la rivière Rivanna (en Virginie) en tête d'une liste de ses premiers travaux les plus marquants, avant la rédaction de la Déclaration d'Indépendance!

Outre les sources anglaises et américaines citées, il existe des sources russes qui attestent l'influence de l'œuvre de Riquet dans la genèse des projets de canaux entre la Volga et la Baltique, dont le premier fut mis en chantier par Pierre le Grand en 1703. Les spécialistes hollandais qui conseillaient le tsar connaissaient vraisemblablement le Canal de Languedoc, dans lequel l'apport hollandais fut décisif pour les écluses. Plus tard, à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e, l'influence des ingénieurs français sera considérable à Saint-Petersbourg et à la cour du tsar pour les travaux publics en Russie, y compris, en toute vraisemblance, pour les quatre canaux de liaison "Nord-Sud" entre les rivières qui s'écoulent vers la Baltique et celles des bassins du Dniepr et de la Volga.

Pour résumer, le Canal du Midi est remarquable en tant que premier grand canal à bief de partage, construit pour répondre à un objectif stratégique d'aménagement du territoire. Ceci explique son vaste rayonnement technique et culturel.

(iv). Offre un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une période significative de l'histoire humaine

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 (notamment des blés toulousains) 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.

Que l'on trouve, depuis Riquet jusqu'à Maguès et Simoneau, en passant par Vauban, Niquet et Gampuy, tant d'hommes brillants consacrant des efforts bien au-delà du strict nécessaire, traduit bien deux phénomènes essentiels:

- Riquet, en réussissant un pari qui avait un caractère très personnel (sans sous-estimer l'aide d'Andreossy et de tous ses ingénieurs, ni le soutien déterminant de Colbert et de Louis XIV) a lancé une véritable culture du canal; cette culture s'apparente d'ailleurs à un culte dès sa mise en exploitation, du fait du décès de son auteur en octobre 1680, et de l'identification de tous -riverains et patrons bateliers- à une figure devenue vite légendaire; Vauban lui-même n'a-t-il pas contribué à fonder le culte en écrivant : «Je donnerais tout ce que j'ai fait et tout ce qui me reste à faire pour avoir exécuté ce chef d'œuvre »;

- Ces efforts pour maintenir l'ouvrage dans un Etat de fonctionnement aussi parfait que possible ont pu se poursuivre sur une durée beaucoup plus longue que sur la plupart des autres canaux à bief de partage, puisque le canal a joui d'une suprématie pour les transports de marchandises et de passagers pendant 176 ans, jusqu'à l'ouverture du chemin de fer Toulouse-Sète en 1857.

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. Le Canal Royal de Languedoc a anobli le réseau de transport fluvial, qui prend désormais une ampleur nationale. Il a accueilli une civilisation florissante, et son influence s'est rapidement étendue bien au-delà des limites de son domaine.

(v). Constitue un exemple éminent d'occupation du territoire traditionnelle, représentative d'une culture ou de cultures, vulnérable sous l'effet de mutations irréversibles.

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 par VNF comme par les Régions concernées, de sorte que la moitié du linéaire demeurera inchangée. Les trois quarts des écluses (y compris l'échelle de Fonserannes) conservent leurs caractéristiques d'origine.

Il s'agit désormais de protéger le Canal du Midi et de maintenir vivantes les traditions qu'il porte, tout en le préparant pour le prochain siècle dans un esprit fidèle à la grande œuvre de Riquet, de Vauban et de leurs successeurs. Sa vocation nouvelle pour le tourisme et les loisirs, en développement constant depuis une trentaine d'années, et sa vocation traditionnelle pour l'irrigation des terres exigent de la part des partenaires -Etat, Régions et collectivités locales- des efforts permanents pour assurer le meilleur entretien possible, et des initiatives de mise en valeur et de modernisation (dictées par des considérations économiques) conduites avec beaucoup de discernement.

1. 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.

Parmi l'ensemble des canaux « structurants » à bief de partage réalisés en Europe, le Canal du Midi occupe une place unique, pour trois raisons:

- il est encore en fonctionnement, avec des caractéristiques pour l'essentiel inchangées depuis sa mise en service,

- il constitue un véritable musée vivant d'architecture et de génie civil hydraulique, en raison de la qualité et de la diversité des ouvrages réalisés le long de son cours,

- cette diversité découle de la nature des pays traversés et de l'hydrologie irrégulière des rivières qui drainent le bassin méditerranéen.

Grâce à la conservation de nombreux ouvrages d'origine et à l'intérêt des modifications apportées par les ingénieurs qui se sont succédé à la tête de l'administration, le canal est mieux placé que tout autre bien similaire pour devenir une destination touristique patrimoniale, permettant de découvrir de nombreuses spécificités des canaux de navigation depuis leur origine.

Les visiteurs ne se contenteront plus de glisser le long du ruban d'eau, mais entreprendront, pour peu qu'on les y invite par des aménagements et une signalétique appropriés, de nombreuses excursions pour mieux apprécier l'ouvrage, pour comprendre les principes qui ont guidé les choix opérés par les ingénieurs, pour comprendre comment étaient organisés les transports de marchandises et de passagers, pour apprécier enfin l'harmonie des paysages créés par le canal.

Le canal se prête parfaitement à différentes formes d'interprétation et de reconstitution, et à une véritable mise en valeur muséologique, pour laquelle des pistes de réflexion sont établies plus loin.

Une spécificité des canaux en tant qu'infrastructure de transport est leur évolution au cours du temps. Le jugement que l'on peut faire de l'authenticité d'un canal en tant que bien patrimonial dépend donc de l'appréciation que l'on fait de cette évolution. A l'analyse, l'authenticité est une notion par essence dynamique, et ouverte à différentes interprétations.

Il est utile de dresser en préalable une typologie des modifications apportées au canal au fil des siècles. Cette typologie est conçue pour servir le cas échéant à l'analyse d'autres biens similaires. Nous évaluons ensuite la façon dont les modifications ont été conduites ou gérées par le service chargé du Canal du Midi, ce qui permettra de formuler une conclusion globale sur l'authenticité du bien.

1. Modifications en réponse à des désordres techniques

Brèches, effondrement d'ouvrages dus à une résistance insuffisante ou à des érosions, nouveaux dispositifs pour empêcher l'envasement de la cuvette ou pour améliorer les conditions de navigation.

2. Modifications en réponse à des demandes extérieures

Nouveaux franchissements. Ports de plaisance et urbanisme associé.

3. Modifications « déterministes »

Décidées par le gestionnaire du bien, en vue d'accroître la capacité technique ou la performance économique du canal, ou d'améliorer les conditions d'exploitation.

4. Modifications « spontanées »

Liées à la clientèle au sens large, et plus ou moins contrôlées par le service gestionnaire. Il s'agit du développement du trafic (sur le canal et sur le chemin de halage), de la nature des bateaux fréquentant le canal, des types d'utilisation du chemin de halage (randonnée à pied, vélo, cheval), et généralement de toute la vie qui se développe sur et autour du canal.

1. Modifications en réponse à des désordres techniques

Nous avons déjà décrit dans le chapitre historique la première difficulté technique à laquelle les propriétaires du canal ont dû faire face. Il s'agit de l'envasement rapide du canal par les rivières traversées au moyen de chaussées, conçues par Riquet et Andreossy pour créer des retenues au niveau souhaité. Ces chaussées, notamment sur l'orbiel, l'Ognon et la Cesse, ont dû être détruites et remplacées par des ponts-canaux ou des aqueducs, conçus par Vauban et Niquet. Les ponts-canaux nécessitaient une modification du tracé du canal, pour lui faire franchir la rivière avec une hauteur suffisante. Les aqueducs étaient l'équivalent des passages en buses sous remblai dans la pratique moderne.

L'ouvrage du Libron, la dérivation de Béziers et les murs de soutènement de Pechlaurier et de la sortie ouest du Malpas sont également des "modifications" déterminées essentiellement par l'insuffisance des ouvrages ainsi remplacés. Ces modifications, loin de remettre en cause l'authenticité du bien, lui confèrent un intérêt supplémentaire, par la démonstration de l'évolution des techniques, par l'histoire qu'elles racontent.

2. Modifications en réponse à des demandes extérieures

Le canal a dû accueillir, depuis 25 ans environ, une vingtaine de nouveaux franchissements, surtout dans les villes et à leur périphérie, mais aussi dans les secteurs ruraux (autoroutes et voies d'accès autoroutières). Il est déjà important en soi que tous ces franchissements aient laissé le canal intact, alors que dans la période précédente c'est tout le lit du canal à Toulouse qui risquait d'être englouti sous le bitume pour faire place à une voie expresse routière.

Un pont autoroutier résolument moderne respecte le canal par son existence même. Il serait absurde d'attendre d'une autoroute qu'elle change d'aspect ou de caractère aux abords du canal. Les nouveaux franchissements sont autant de clins d'œil, d'invitations au dialogue entre époques, entre « clients » différents. Le pont-canal des Herbettes sur la rocade de Toulouse est un splendide ouvrage métallique du XX^e siècle, qui encore une fois conforte l'intérêt du canal en le pérennisant.

Les ports de plaisance sont des "greffes" qui soulignent et accompagnent le développement de la nouvelle vocation touristique du canal. Ils remplissent un rôle important sur le plan fonctionnel et paysager, en évitant l'accumulation d'amarrages linéaires le long des berges. Il convient donc de relativiser les "agressions" commises par ces nouveaux équipements. L'intégration architecturale et paysagère est certes plus ou moins réussie, mais la prise en compte de la valeur patrimoniale du canal est de plus en plus évidente depuis quelques années.

3. Modifications « déterministes »

Il convient de distinguer deux types de modification à ce titre.

Il y a d'abord la transformation des ouvrages, voire de la cuvette du canal, pour accroître sa capacité technique et sa performance économique. Ainsi fut motivé en son temps le projet de mise au gabarit Freycinet, désormais abandonné.

D'un tout autre ordre sont les modifications de l'équipement des écluses, pour améliorer et rationaliser les conditions d'exploitation. On ne saurait reprocher au gestionnaire, à l'aube du vingt-et-unième siècle, de vouloir améliorer la rentabilité de l'exploitation en utilisant au mieux le personnel disponible (d'ailleurs en réduction constante: 377 en 1994, contre 438 en 1990). La mécanisation et l'automatisation des écluses répondent à cet objectif. La mécanisation seule facilite la tâche de l'éclusier en poste, mais ne le libère pas pour d'autres tâches de surveillance ou d'entretien. L'automatisation non seulement libère l'éclusier, mais aussi permet d'économiser des frais de

personnel en pleine saison, puisqu'il faut à défaut recourir à du personnel temporaire pour assurer une partie de la longue période d'ouverture à la navigation (de 8h00 à 19h30).

4. Modifications «spontanées»

La modification la plus importante du bien concerne son utilisation, et toute la vie qui se développe sur et autour du canal. La vie traditionnelle des gens de l'eau et des gens « d'à-terre » qui se rencontraient dans les ports des villes et villages le long du canal était remarquablement riche, mais discrète voire intimiste. Le domaine du canal était "réservé" au plan réglementaire, mais aussi par l'usage.

La vocation nouvelle du Canal du Midi repose sur une activité touristique qui consacre l'ouverture et l'accessibilité du canal au plus grand nombre. Cette activité est en développement constant depuis une trentaine d'années. Elle a été impulsée par le tourisme fluvial (voir l'encadré ci-contre). Des centaines de bateaux, la plupart résolument modernes, et les nouveaux navigateurs du canal, venant du monde entier, pérennisent la fonction première du canal.

Le tourisme était même prévu par Froidour qui, en 1671 et 1672 écrivait à son ami Barrillon qu'il voyait trois avantages à l'entreprise de Riquet : a) favoriser le commerce intérieur, b) éviter le tour d'Espagne et le passage par Gibraltar; et c) permettre le voyage à travers la France par eau, faire connaître les plus belles villes du royaume, et même, puisque nos rivières offrent des ouvertures sur les différentes mers, inciter les curieux à venir visiter la France. On peut donc voir dans la fréquentation actuelle du canal une légitimation, une consécration, et en tout cas le moyen de pérenniser sa fonction de voie navigable et le rôle économique correspondant.

Conclusion

Malgré les différentes atteintes à son intégrité, décrites et analysées ci-dessus, il est incontestable que le Canal du Midi conserve son authenticité en tant qu'ouvrage de génie civil de la fin du 17e siècle, complété en plusieurs phases, et notamment dans la seconde moitié du 18e siècle et au milieu du XIX^e siècle. La présence de quelques ouvrages de la fin du XX^e siècle (pente d'eau de Fonserannes, pontcanal des Herbettes sur la rocade de Toulouse, ports de plaisance,...), conforte son caractère de musée d'architecture et de génie civil hydraulique et lui permet d'être un monument historique "vivant".

L'authenticité du Canal du Midi en tant qu'élément central d'un paysage culturel linéaire est ainsi évidente.

Il reste à trouver les garanties quant au maintien de ces qualités à l'avenir.

Ce sujet est déjà traité en partie au paragraphe 4 (c) « Moyens de conservation et plan de gestion », mais nous développons ici des arguments supplémentaires sous deux titres:

- gestion de l'accessibilité au public et des flux correspondants,

- information et sensibilisation du public par la mise en valeur muséologique.

Justification fournie par l'organisation consultative

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.

Décision du Comité

Le Comité a décidé d'inscrire le bien proposé sur la base des critères culturels (i), (ii), (iv) et (vi), considérant que le site est de valeur universelle exceptionnelle en tant qu'une des réalisations les plus extraordinaires du génie civil 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.

- Une proposition de texte a été faite par l'Etat partie

Limites et zone tampon

- Statut des limites du site : adéquat
- Zone tampon : inadéquate
- Une modification de la zone tampon est demandée. Une nouvelle zone tampon est à l'étude par l'Etat partie

Déclaration d'authenticité/intégrité

- Les valeurs du site du patrimoine mondial ont été maintenues

3. Protection**Dispositions législatives et administratives**

- Monuments historiques (pour certains édifices riverains du canal), Code du patrimoine, Code de l'environnement, Code de l'urbanisme
- Les mesures de protection sont jugées suffisamment efficaces

Mesures prises / proposées : (supprimer le cas échéant)

- Renforcement des mesures de protection (identification des édifices/paysages qui devraient bénéficier d'une législation de protection ou devenir des zones tampon pour le site en général pour protéger les vues lointaines notamment et pallier les effets potentiels de l'urbanisation)
- Action engagée aux niveaux national et local
- Calendrier de mise en œuvre : non précisé

4. Gestion**Utilisation du site/bien**

- Attraction pour les visiteurs ; centre urbain ; paysage rural
- Le site est toujours utilisé pour le transport de personnes et de marchandises (eau et produits agricoles)

Régime de gestion/administratif

Aucun comité directeur

- Gestion par l'Etat partie ; gestion dans le cadre d'une législation de protection
- La gestion du canal est sous l'autorité d'une institution appartenant à l'Etat appelée "Voies Navigables de France" (VNF – fondée en 1960). Un "Pôle de Compétence" est chargé de coordonner les services de toutes les institutions impliquées dans la gestion du site et de fournir des orientations générales de gestion pour le site (créé en 2000)
- Les pouvoirs publics essentiellement engagés dans la gestion du site sont de niveau : national, régional, local
- Le système de gestion en vigueur est suffisamment efficace

Mesures proposées :

- Le "Pôle de Compétence" doit assurer une meilleure coordination des services et un lien plus étroit avec les autres dispositifs régionaux

5. Plan de gestion

- Aucun plan de gestion en vigueur
- Aucun plan de gestion en préparation

6. Ressources financières**Situation financière**

- Budget national (VNF, Direction des Transports Terrestres); pouvoirs publics régionaux (région Midi-Pyrénées, région Languedoc-Roussillon, département de la Haute-Garonne, communes riveraines du canal)
- Aucun financement obtenu par l'intermédiaire du Fonds du patrimoine mondial
- Insuffisant – actuellement les ressources financières ne pourvoient qu'à l'entretien du site mais ne permettent pas la protection et la conservation du canal (dégradation des écluses, etc.). Un accord de coopération entre l'Etat (ministère de la Culture) et les VNF est à l'étude

7. Effectifs

- Nombre d'employés : 210

Possibilité d'utilisation de personnel professionnel qualifié dans les disciplines suivantes :

- Très bonne : promotion, éducation
- Bonne : conservation, gestion, interprétation, gestion des visiteurs
- Les ressources humaines sont inadéquates

8. Sources de compétences spécialisées et de formation en techniques de conservation et de gestion

- Archiviste pour le Canal
- Accès au personnel des : directions régionales de l'Environnement, directions régionales des Affaires Culturelles, services départementaux de l'Architecture et du Patrimoine (Architecte en chef des Monuments Historiques, Architecte des Bâtiments de France)
- Formation sur la gestion du site
- Nécessité de développer la formation sur la sensibilisation notamment en ce qui concerne le patrimoine architectural et le paysage

9. Gestion des visiteurs

- Statistiques visiteurs : des mesures sont effectuées en certains points du site et non sur la totalité. 2004 : 11 000 bateaux par an pour la

plus célèbre écluse et 300 000 visiteurs à Fonserannes

- Installations disponibles : non communiqué
- Besoins : en plusieurs endroits le long du canal, un centre d'information des visiteurs serait nécessaire, ainsi que des services de restauration et autres installations touristiques

10. Etudes scientifiques

- Estimation des risques ; études relatives à la valeur du site ; études de situation ; gestion des visiteurs
- Études des directions régionales des Affaires culturelles (cartes, études architecturales, statistiques, inventaires des bâtiments existants ou disparus (également ponts, maisons, moulins, etc.), études de travail préliminaires par les services des Monuments Historiques, thèses doctorales, etc.
- De même, nombreuses études sur la valeur naturelle du site (faune, flore, paysage, biodiversité, pollution, etc.) par les VNF et plusieurs universités. Plusieurs études sur la gestion de l'écoulement des eaux, la pollution, la qualité de l'eau, le développement du tourisme, la protection/entretien du canal, les pressions dues à l'urbanisation le long du canal, etc.
- Études utilisées pour la gestion du site, pour des travaux de restauration/conservation et pour le développement durable du canal

11. Education, information et renforcement de la sensibilisation

- Nombre insuffisant d'écriteaux indiquant que le bien est un site du patrimoine mondial
- L'emblème de la Convention du patrimoine mondial n'est pas utilisé sur les publications
- Bonne sensibilisation au patrimoine mondial parmi les visiteurs, collectivités locales, entreprises, autorités locales
- Une stratégie éducative a été mise en place pour le site. Elle a été créée en 1999 et repose sur un réseau d'animation touristique mais ses activités ont été gênées par de récentes évolutions administratives
- Événements spéciaux sur le statut de patrimoine mondial du site, visites scolaires, études universitaires sur le site
- Le site possède un site web
- Aucune participation locale

12. Facteurs affectant le bien (Etat de conservation)

Rapports de suivi réactif

- Sessions du Bureau du patrimoine mondial: 21e (1997)
- Sessions du Comité du patrimoine mondial: 21e (1997)

Interventions de conservation

- Restauration des monuments classés, conservation/restauration des infrastructures, conservation structurelle (restauration) de l'écluse de St-Ferréol (2005)
- Etat actuel de conservation : "exige davantage de ressources"

Menaces et risques pour le site

- Pression due au développement, contraintes liées à l'environnement, catastrophe naturelle, nombre d'habitants, pression due aux visiteurs/au tourisme, régimes agricoles/d'exploitation forestière
- Autres : vandalisme, interventions inadéquates sur les monuments
- Certaines de ces menaces sont directement liées au statut de patrimoine mondial du site – cela accroît les pressions liées à l'utilisation du canal et de ses environs (construction d'immeubles autour du site, perte de paysages naturels, etc.)
- Problèmes spécifiques : pression démographique (région à croissance rapide), multiplication des constructions, inondations, utilisation des eaux du canal pour irriguer les champs
- Les entreprises/ouvriers engagé(e)s dans les travaux de restauration sur le site ne sont pas toujours bien qualifiés et ne respectent pas toujours l'intégrité ni l'authenticité architecturale des édifices (les dommages peuvent être irréversibles dans certains cas)
- Mesures d'urgence : amélioration/coordination de la gestion du site (2005-2010) par l'intermédiaire des VNF

13. Suivi

- Aucun programme officiel de suivi mais l'Etat partie peut envisager ce point en conséquence des résultats de l'exercice de rapport périodique

14. Conclusions et mesures recommandées

- Principaux avantages du statut de patrimoine mondial : conservation, avantages sociaux, économiques
- Points forts de la gestion : restauration du canal, développement de partenariats au niveau régional, élaboration d'un plan de développement, efforts de promotion et de communication accrus, création d'un "pôle de compétences"
- Points faibles de la gestion : manque de ressources financières, pas de plan de gestion général pour le canal et ses environs (zone tampon), travaux de restauration inadéquats qui ne respectent pas l'authenticité historique et architecturale du site, problèmes de coordination entre toutes les institutions impliquées dans la gestion du site

Actions futures :

- Renforcer la protection des abords du site et la qualité des travaux de restauration / conservation sur les éléments construits du site. Calendrier de mise en œuvre : 2005-2010
- Aucun financement du patrimoine mondial n'est sollicité