CANAL DU MIDI LE GÉNIE FLUVIAL À L'ÉPREUVE DE L'HISTOIRE

En octobre 1666, Louis XIV ordonnait la construction du «Canal reliant les mers Océane et Méditerranée». 2016 célèbre les 350 ans de cet acte ouvrant une nouvelle ère dans l'utilisation des cours d'eau à des fins commerciales. PAR **AURORE STAIGER**

CANAL LATERAL À LA GARONNE, PONTS JUMEAUX, PORT DE L'EMBOUCHURE DU CANAL DU MIDI, TOULOUSE. © STÉPHANE GAUTHIER / 2 MAI 2016

À Versailles, parmi les peintures du plafond de la galerie des Glaces, un médaillon signé Le Brun figure la rencontre de la mer et de l'océan par le canal des Deux-Mers. Et sur le grand tableau de Henri Testelin où Colbert présente à Louis XIV les membres de l'Académie Royale des Sciences, le plan du futur canal de Languedoc est fièrement affiché derrière le monarque, comme l'une des innovations majeures de son règne. Trois siècles plus tard, les paysages paisibles de la voie d'eau constituent l'une des principales vitrines pour la promotion du tourisme dans la région.

«2016 est une année charnière», déclarent à l'unanimité ceux qui travaillent sur le Canal du Midi. En cette même année coïncident ses 350 ans et le vingtième anniversaire de son classement à l'UNESCO. 2016 est aussi la première année de fusion des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. «C'est le principal lien cohérent entre les deux régions» remarque Jérôme Hormière, guide conférencier et animateur de visites pour l'Office de Tourisme de Revel, «le canal était la colonne vertébrale, l'axe historique et géographique des États du Languedoc».

UN FILM DOCUMENTAIRE

Sur les 241 kilomètres de la voie d'eau, chaque territoire fête cette «année charnière» à sa manière. À Sète, où l'on célèbre aussi les 350 ans du port, les festivités ont débuté dès le mois de mars par l'Escale à Sète. Costumes et concerts ont animé la ville sur plusieurs jours, autour de dizaines de navires remarquables. De l'autre côté, à Toulouse, la municipalité organise spectacles, événements sportifs, randonnées guidées, expositions, conférences et débats. Et à Capestang, port situé au coeur du tronçon le plus prisé des plaisanciers, entre Carcassonne et Béziers, l'Agence de Développement Touristique de l'Hérault planifie une fête et un marché de produits locaux.

Ce rendez-vous est fixé pour l'automne, car «l'idée est de faire vivre le canal toute l'année», avance le directeur marketing de l'ADT, Jean-François Pouget, «il s'agit de mettre en avant les richesses de notre terroir et d'attirer les visiteurs en dehors de la période de navigation». M. Pouget est également animateur d'une chronique radio durant l'été, «L'aventure du canal». Et pour marquer ce jubilé, un long-métrage est en cours de préparation. Intitulé *Le Songe de Naurouze*, ce film raconte un épisode de la construction du canal et de la vie de son ambitieux créateur, Pierre-Paul Riquet.

Reliant Toulouse à la lagune de Thau, le Canal du Midi est complété en 1782 par le canal de Jonction et le canal de la Robine jusqu'à Narbonne à l'est. Puis en 1856, l'ouverture du canal latéral à la Garonne prolonge la navigation à l'ouest jusqu'à Castets-en-Dorthe, sur la route de Bordeaux. Sur l'eau, les usages se sont transformés. Lors de sa conception, le canal était pensé comme voie de commerce évitant l'Espagne et le détroit de Gibraltar. Il devient un axe majeur de circulation des marchandises à travers le Languedoc, acheminant grains, pastels, tissus, vins, volailles, huiles et produits gastronomiques. Puis dès le milieu du XIXè siècle, La Compagnie des Chemins de Fer du Midi prend toute la gestion du canal, favorisant le rail par sa politique tarifaire.

L'activité décroît sur la voie d'eau, malgré son rachat par l'Etat en 1897 et la suppression des droits de navigation. Peu à peu, les barques de commerce laissent place aux bateaux de plaisance, apparus en nombre dans les années 1980. En 1991, l'État créé les Voies Navigables de France (VNF), chargées de l'entretien et de l'exploitation. Le tourisme fluvial attire des adeptes du monde entier, et génère aujourd'hui plus de deux mille emplois sur le canal du Midi. Les retombées économiques directes et indirectes sont estimées par les VNF à plus de 122 millions d'euros.

INSCRIPTION À L'UNESCO

La navigation est ouverte du troisième samedi de mars à la première semaine de novembre, et s'accroît à l'approche de l'été. Posté depuis 1982 sur l'écluse de l'Aiguille près de Carcassonne, Joël Barthes avait constaté une hausse des fréquentations dans les cinq années qui ont suivi l'inscription de l'ouvrage à l'UNESCO, en 1996. En 2010, les Voies Navigables de France avançaient le chiffre de plus de 1,5 millions de visiteurs. Et entre 2014 et 2015, les VNF notent une progression de la fréquentation de près de 6%. «Nous recevons des visiteurs d'Afrique du Sud», confie Joël Barthes, encore étonné des rencontres improbables que lui offre sa fonction d'éclusier, «et depuis peu, on croise même des Australiens sur le canal!»

À Revel, le guide Jérôme Hormière partage avec patience son savoir sur le système de captation des eaux de la Montagne Noire, en amont du lac de Saint-Ferréol. «J'ai parcouru le massif avec une blogueuse japonaise», se souvient Jérôme, «le public est de plus en plus varié et intéressé». «Magasin d'eau» historique du canal et seule source d'alimentation jusqu'en 1778, Saint-Ferréol est lors de sa construction le plus grand réservoir artificiel d'Europe. Déjà réhaussé à l'initiative de Vauban en 1686, puis perfectionné et automatisé, son barrage doit encore subir des mises au normes sur son trop-plein obsolète.

Au cours de son histoire, le canal n'a cessé d'évoluer. Beaucoup de ses ponts, ponts-canaux, écluses, épanchoirs et tunnels, datent des chantiers du XVIIè siècle menés par Riquet et Vauban. Parmi les 65 écluses, certaines ont été agrandies au début du XXe siècle pour correspondre au «gabarit Freycinet», permettant le transit de péniches longues de 38 mètres. Le tracé même du canal s'est vu remanié, pour relier la ville de Carcassonne ou pour éviter les cours tumultueux de l'Orb à Béziers. Aujourd'hui encore, des liftings sont en cours pour magnifier l'ouvrage et assurer sa protection sous d'autres labels. Car bien que le Canal du Midi soit estampillé patrimoine de l'humanité, une trentaine d'ouvrages seulement est classée aux Monuments Historiques, remettant en question l'assurance d'une protection raisonnée de son environnement. Pour pallier ce déséquilibre, le préfet de l'Aude, Jean-Marc Sabathé, a remis en janvier 2016 un rapport au préfet de région pour un classement complet.

En parallèle, un argumentaire a été déposé en mai 2016 pour lancer le projet de qualification en Grand site de France d'une portion du canal entre le pont-canal de l'Orb à Béziers et le tunnel de Malpas. Cette étape annonce une décennie d'aménagements avant l'obtention du label. Cependant, les travaux n'ont pas attendu pour débuter: aux portes de Béziers, l'accès au site des neuf écluses de Fonserannes est impossible autrement qu'en bateau jusqu'en juin 2017. Ce chantier de 13 millions d'euros prévoit sur le troisième site le plus visité du Languedoc, parkings, agencements paysagers et espaces d'exposition.

En toile de fond, et indissociables du décor depuis le XIXe siècle, les platanes bordant le canal sont infectés par le chancre coloré, un champignon microscopique. 42 000 arbres ont été rasés et sont peu à peu remplacés par d'autres essences. La carte postale du Canal du Midi se redessine, inévitablement.