


Schéma d'interprétation du canal du Midi		
Site d'interprétation globale		
LES OUVRAGES DU LIBRON		
1. Description du site		
Situation géographique		
Intercommunalité		Communauté de communes Hérault Méditerranée
Commune		Vias
P h o t o s		
		
c a r t e		
Équipement existant		
Historique	<p>Le Libron est un fleuve côtier qui prend sa source à Laurens dans le département de l’Hérault pour se jeter dans la Méditerranée au niveau de la commune de Vias, juste après avoir croisé le canal du Midi. Ce croisement n’est pas vraiment problématique pendant la première moitié du XVIIIe siècle car le cours du fleuve coupe le canal en plusieurs endroits. Mais l’augmentation de la population de la communauté de Vias pousse à l’endiguement du Libron pour permettre la mise en valeur d’une part plus importantes des terres disponibles. Vers 1750, le croisement du Libron s’effectue sur un seul point et les apports de sédiments dans le canal en période de crue viennent périodiquement combler le canal. Une étude est réalisée en 1757 pour éviter les travaux coûteux et l’interruption de navigation sur le canal suite aux crues du Libron. Plusieurs solutions sont avancées, l’une d’elle est retenue en 1764 et mise en place 1767. L’idée est d’organiser le croisement sur un espace restreint. Comme les eaux du fleuve ne peuvent pas passer sous le canal par un aqueduc à cause du manque de pente, elles franchiront le canal au-dessus ! Comment ? Grâce à un ponton qui occupe toute la largeur du canal. Le ponton est remis à proximité de l’ouvrage et mis en place dès que des orages s’annoncent. Les eaux du Libron en crue déferlent alors au-dessus comme dans une gouttière. Les sables et graviers glissent sur le ponton et passent au-dessus de la cuvette du canal sans pouvoir s’y déposer. Il démontre rapidement son efficacité. Progressivement amélioré, il est utilisé pendant presque un siècle. Son seul défaut : lors des crues, la position du ponton empêche tout passage aux bateaux et la navigation est arrêtée. Pour solutionner ce problème le directeur de la division d’Agde, l’ingénieur Loysel, imagine en 1826 un dispositif pour faire passer les eaux de crue sur deux points dissociés ouverts en alternance. Cette idée n’obtient pas l’agrément du directeur général et reste à l’état de projet... Au moment où la Compagnie du canal du Midi lance de gros programmes d’investissement comme le pont-canal sur l’Orb à Béziers, pour mettre la voie d’eau en état d’affronter la concurrence annoncée de la voie ferrée, la question du Libron réapparaît.En 1853, Urbain Maguès, alors Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et directeur général du canal, reprend à son compte l’idée de Loysel. Il conçoit le système des aqueducs mobiles qui doivent reconstituer alternativement le lit du Libron. Son plan est approuvé en 1854. Le décret de déclaration d’utilité publique est promulgué par Napoléon III le 10 février 1855 (Décret Impérial pour l’amélioration de la navigation au passage de la rivière d’Orb à Béziers, du torrent du Libron, et de la rivière d’Hérault à Agde).Les travaux commencent immédiatement et le nouveau système est livré à la navigation en 1857.</p> <p>L’ouvrage sépare le lit du Libron en deux bras. A l’approche d’un bateau, on oriente les flots du fleuve vers un aqueduc mobile déployé au-dessus du canal du côté le plus éloigné du point d’arrivée du bateau.Celui-ci peut alors s’engager dans une passe aménagée pour gagner un bassin d’attente situé au centre. Un autre aqueduc mobile est alors placé au-dessus du canal en arrière du bateau. On y oriente ensuite les flots du Libron. Reste alors à replier l’aqueduc mobile qui se trouve en avant du bateau pour libérer le passage et lui permettre de repartir. Ce dispositif a un double avantage, il permet à la navigation de ne pas s’arrêter et évite les dépôts dans le canal et les problèmes de curages qui en découlent.Le système des ouvrages du Libron est présenté à l’exposition universelle de Londres en 1862, au pavillon des Travaux public de France. Un prix est décerné à Urbain Maguès et Achille Simonneau, les instigateurs du projet.</p>	
Description du site en 2023	L'ouvrage est encore utilisé de nos jours dans les conditions d’exploitation proches de celles d’origine. Des agents VNF en charge de la gestion du canal, sont positionnés sur ce site. L'environnement actuel et de proximité est majoritairement composé d'offres loisirs et tourisme incluant des équipements ludiques (de type parc de loisirs) et des hôtelleries de plein air.	
	Type	État
Accueil touristique	Néant	Néant
Interprétation	3 panneaux explicatifs sur les mécanismes de l'ouvrage	Encore lisibles, les 3 panneaux sont datés et les textes sont (trop) fournis. Les schémas sont par contre très accessibles pour une majorité de public.
Capacité d'accueil actuelle		
Personnel d'accueil	Pas d'accueil mais présence d'agents VNF sur site en saison de navigation	
Fréquentation	Aucune donnée disponible	

Accessibilité			
		Actuelle	Evolutions envisagées
X	Bateau	L'ouvrage est sur le canal	Néant
X	Vélo	Accessibilité possible mais pas dédiée (détour proposé)	Néant
X	Piéton	Accessibilité possible mais pas dédiée	Néant
X	Transports en commun	Ligne A12 - arrêt "Méditerranée"	Néant
X	Parking	Pas de place dédiée aux ouvrages mais nombreux parking à proximité	Néant
2. Le projet			
Contenus du futur équipement			
Concept Global		Le canal du Midi, un ouvrage unique, universel et en perpétuelle évolution	
Thématique principale		3. Prouesse technologique, ouvrage d'art et architecture	
Partie de la thématique traitée		Prouesse technologique et mise en œuvre de solutions spécifiques notamment au 17ème et 18ème siècle	
Justification de la thématique		La singularité technique de l'ouvrage en fait un parfait représentant de la thématique, notamment sous le couvert de la "prouesse technologique"	
Spatialisation de la thématique		Traitement global de la thématique sans pour autant être exhaustif	
Données du projet et possibles orientations		<b>Orientations proposées :</b> - innovations technologiques des ouvrages du canal du Midi  <b>Détails :</b> - De part sa technicité et sa singularité, les ouvrages du Libron doivent faire l'objet d'une interprétation sur site. L'objectif est double : actualiser et remplacer l'interprétation en place et qualifier les espaces d'accueil pour rendre le parcours usagers plus visible, lisible et limpide. - actualisation de l'interprétation : il y a actuellement trois panneaux explicatifs sur l'ouvrage, en 3 langues et qui sont situés sur les points en lien direct avec le contenu de l'interprétation. Celui-ci est plutôt de bonne facture, réussissant l'équilibre entre l'approche scientifique et la nécessaire vulgarisation. Un travail est à mener pour apporter plus de cohérence à l'ensemble, et rendre le parcours plus logique et incrémental et pour ouvrir la thématique à d'autres prouesses technologiques du canal afin de faire prendre conscience au visiteur du génie mis en œuvre lors de la réalisation du canal, mais aussi tout au long de son histoire. - qualification de l'espace d'accueil : l'état actuel n'est pas satisfaisant, par un déficit de visibilité, par des cheminements non sécurisés (chute de branche en juillet 2022) et par un parcours difficilement identifiable. L'objectif n'est pas d'artificialiser davantage le site mais bien d'organiser qualitativement le site : par une signalétique dédiée, par du mobilier d'accueil permettant de clarifier les points de centralité et surtout de sécuriser le site. Il s'agit aussi de valoriser, par la perception, le passage des bateaux ainsi que les différents et nombreux rouages de l'ouvrage (comme par exemple les roues, câbles et autres systèmes de leviers).	
Interconnexion avec les autres sites		Les ouvrages du Libron doivent renvoyer aux écluses de Fonsérannes, autre prouesse technologique et site pilier référent de la thématique. Ils doivent aussi faire référence au programme de 1855 pour améliorer la navigation au franchissement de l'Orb (pont-canal) et de l'Hérault (traille + construction de l'écluse de Prade + aménagement d'un chenal dans le lit de l'Hérault). Le site est par ailleurs logiquement en interconnexion avec d'autres sites liés par la prouesse technologique comme la voûte Vauban, le Malpas ou l'écluse ronde d'Adge, même s'ils ne portent pas cette thématique principale, devront être évoqués.	
Atouts		Site inscrit Monument Historique. Les maquettes d'étude sont conservées et également classées MH. Relative isolation du site Proximité d'un lieu d'accueil touristique majeur du département (même si la connexion n'est pas évidente physiquement et mentalement)	
Contraintes		L'ouvrage est contraint par le milieu naturel l'entourant (forêt, marais, garrigue) Certains passages sur l'ouvrage peuvent être dangereux notamment pour les enfants.	
Conditions de réussite		Les conditions d'accès au site ; Interprétation respectueuse du site ; Donner au visiteur des clés de lecture du site ; Ouverture de la thématique au-delà du site ; Cohérence et interaction avec les autres sites ; L'absence de contrainte pour les barragistes qui vivent sur site ; Prise en compte de l'évolution de la dynamique du site due aux changements climatiques ; Entretien régulier du site et des aménagements.	
Phasage de la mise en œuvre du projet			
Phases	Métiers requis pour les marchés publics	Fourchette budgétaire (HT)	Durée (hors temps liés aux marchés publics et autorisations administratives)
Conseil scientifique et pré-programme muséographique	Muséographe	20 à 25 000 € + si intervention d'un paysagiste	6 mois
Programmation muséo-scénographique, paysagère	Scénographe Muséographe Paysagiste selon nature et ambition du projet et en fonction de l'étude de définition		6 mois à 1 an
réalisation	En fonction de l'étude de programmation	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 100 000 €)	En fonction de l'étude de programmation (possiblement 1 an)
4. Les acteurs du projet			
Porteur(s) de projet	Communauté de communes Hérault Méditerranée, Vias		
Acteurs associés	VNF, Préfecture, Région, Département, DREAL, DRAC, UDAP, CAUE, office de tourisme		
Acteurs scientifiques	VNF, universitaires, chercheurs		