

Fiche thématique n°5

Navigation et autres usages

Le canal du Midi a été conçu pour le transport de marchandises et de passagers. Toutefois, au fil du temps, d'autres usages se sont implantés, développés, jusqu'à transformer en profondeur l'image initiale du canal.

A. Un canal de navigation à travers le Languedoc

La fonction première du canal du Midi est la navigation. Initialement, le canal du Midi est pensé par la Monarchie pour favoriser le transport et le commerce du Languedoc, tout en évitant le passage par le détroit de Gibraltar alors aux mains de l'Espagne. Et il a indéniablement réussi à revitaliser le Languedoc, en permettant l'exportation de produit locaux et la pénétration de produits étrangers. Cependant, il n'a jamais servi de voie commerciale internationale.

Sa fonction de transport prend son essor surtout à partir du XVIIIe siècle et est concomitante avec l'installation des ports, hangars... le long du canal. Le commerce et la production de blé, de vin du Languedoc, des draps, de la soie et du sel... s'en trouvent vivifiés par des débouchés régionaux touchant le sud de la France. Le canal facilite aussi l'importation de savon, de riz, de poissons séchés, d'épices et de teintures. Il entraîne l'accroissement de l'activité des exploitations agricoles et des installations artisanales et industrielles (par exemple la meunerie) ou encore par la création de chantiers navals.

Les barques de marchandise sont tirées par des chevaux et leur capacité passe de 60 à 120 tonnes au début du XIXe siècle. Quant aux barques de poste conçues pour le transport des voyageurs, elles permettent un transport rapide, sécurisé et régulier d'une extrémité à l'autre du canal. Ainsi, plus de 110 000 000 de tonnes-kilomètres de marchandise et près de 100 000 passagers sont transportés sur le canal en 1856.

La concurrence du rail au milieu du XIXe siècle porte atteinte à l'activité du canal où le transport des passagers disparaît, mais elle reste importante et essentielle à la vie du Languedoc.

La batellerie du Midi retrouve quelques forces au début du XXe siècle, quand l'État, nouveau propriétaire du canal depuis 1898, supprime les taxes sur la navigation. La motorisation des bateaux dans les années 1930 facilite aussi le travail des bateliers. Mais cette dynamique est progressivement contrecarrée par le développement du transport routier et la petitesse du canal n'autorisant pas la navigation de péniche de fort tonnage.

Malgré les actions engagées en 1977 pour moderniser la voie d'eau, la batellerie décline. Le fret de marchandise disparaît complètement à la fin des années 1980. Mais les bateliers n'ont pas dit leur dernier mot. Un retour partiel à son rôle initial de fret, comme l'a initié le Tourmente en 2014, est envisagé par quelques-uns qui croient aux vertus du transport fluvial, économique en énergie.

Points clé :

- Les raisons qui ont poussé Louis XIV à lancer la construction du canal
- Un succès commercial qui dure 150 ans
- Quels sont les bateaux qui naviguent sur le canal ?

- Que transporte-t-on sur le canal ?
- Avantages et inconvénients de la navigation sur le canal
- Les concurrences du rail et de la route
- La fin du XXe siècle est-elle celle aussi de la navigation marchande ?

B. Les autres usages traditionnels de l'eau

L'eau présente dans la cuvette du canal a attiré les convoitises dès la mise en service du canal. Cette ressource indispensable aux activités humaines a été jalousée par les communautés riveraines qui n'ont eu de cesse de négocier un accès à l'eau. Mais cette ressource était sous étroite surveillance, les gardes du canal étant particulièrement vigilants à toutes les infractions pouvant être commises.

Devant l'impossibilité de surveiller efficacement un linéaire de 240 kilomètres, l'administration du canal transigea et accepta certains usages, sous condition d'organiser un accès à l'eau qui ne causerait pas de dommages aux berges du canal. Cet accord fut codifié dans une convention de 1739.

Ainsi, les communautés qui en faisaient la demande pouvaient obtenir la création d'un abreuvoir pour leurs troupeaux. A d'autres endroits, ce sont des lavoirs qui furent aménagés. Puis, ce sont des autorisations de pêche qui furent délivrées contre paiement d'un droit. Ces usages n'impactaient pas sérieusement la quantité d'eau présente dans chaque bief.

Les autorisations pour des prises d'eau destinées à l'irrigation furent beaucoup plus restreintes. Les volumes qui sortaient du canal n'étaient plus disponibles pour la navigation, toujours prioritaire. Ce n'est qu'au milieu du XIXe siècle que cet usage s'est développé. Il s'accrut rapidement avec la crise du phylloxera qui décimait le vignoble et que la submersion hivernale des ceps permettait de sauver. Elle s'accrut encore au XXe siècle avec l'émergence d'une agriculture productiviste gourmande en eau. De nos jours, la gestion savante des eaux par le biais d'un réseau complexe de retenues et de cours d'eau sert à réguler les niveaux d'eau et à irriguer près de 40 000 hectares de terres agricoles.

Points clé :

- L'eau, une ressource convoitée et protégée dès la mise en eau du canal
- Les besoins des communautés riveraines : abreuvoirs ; lavoirs
- L'eau agricole : anecdote au XVIIIe siècle, elle monte en puissance au XIXe siècle et s'affirme au XXe siècle.

C. L'utilisation de la force hydraulique

Le couple eau et dénivelé est depuis longtemps synonyme d'énergie. Il n'est donc pas surprenant de voir construire des moulins en parallèle d'écluses offrant un fort dénivelé. Les moulins à blé étaient les plus nombreux : trois à Toulouse (Bayard, Matabiau, Minimes) ; un à Castanet ; un à Ayguesvives ; un à Laplanque ; trois à l'écluse quadruple de Saint-Roch ; etc... Moulins à blé, moulins à plâtre, moulins à scie : la force hydraulique permettait diverses activités. Ces unités de production étaient d'un bon rapport pour l'administration du canal. Les bâtiments construits à cet usage, aujourd'hui désaffectés, témoignent de cette économie

perdue. De nos jours, le développement de microcentrales produisant de l'électricité pourrait offrir une seconde chance à ces installations anciennes.

Points clé :

- L'énergie hydraulique vite utilisée : la construction des moulins
- Combien de moulins sur le canal du Midi ? Où se trouvent-ils ?
- A quoi servaient ces moulins ? Moudre le blé, le plâtre, scier le bois, produire de l'électricité
- Quel avenir pour cette énergie ?

D. Usages touristiques, sportifs, récréatifs et culturels

Les berges du canal sont depuis longtemps un espace de détente pour les populations riveraines : promeneurs, vendeurs de glace ou loueurs de chaises animaient ses berges dans les zones urbanisées.

La navigation de plaisance dont l'essor remonte au début du XXe siècle, va connaître un développement croissant dans les années 1960. Le canal entame sa mutation vers de nouveaux usages touristiques et de loisirs avec les premiers loueurs de bateau. Ce tourisme fluvial a nécessité la création de nouvelles infrastructures tels des ports nouveaux dédiés à ces petites embarcations : Port Sud à Ramonville, Port la Robine à Sallèles d'Aude ou le port de Colombiers en sont les plus anciens exemples. La navigation de transport de fret ayant disparue, le canal du Midi est aujourd'hui un lieu de navigation de plaisance, en croisière de plusieurs jours ou en location de quelques heures. Des exploitants de bateaux de promenade proposent des visites guidées d'une portion de canal. Les randonneurs à pied ou à vélo parcourent ses berges, parfois en itinérance, sur le réseau européen de cyclotourisme ou celui des GR. Hébergements, restauration, rafraîchissements se sont installés aux lieux de halte touristique.

Les usages de mobilité, récréatifs ou sportifs (promenade, course à pied, etc.) se développent, surtout autour des centres urbains profitant de la fraîcheur de l'eau et de l'ombre des arbres, ainsi que pour des déplacements quotidiens comme le déplacement domicile/travail. Les usages culturels (visite de sites, de villes, de ports) font également partie des usages liés à présent au canal. De nos jours, cette mutation se poursuit avec des fonctions paysagères, de maintien de la biodiversité, patrimoniales (citons son inscription UNESCO). Ses fonctions à venir seront sans doute plus diverses qu'autrefois, avec par exemple le développement d'activités culturelles tel le festival Convivencia.

Points clé :

- Le canal : un environnement agréable depuis longtemps plébiscité comme espace de détente
- La navigation de plaisance : origine, évolution et importance économique
- De nouvelles infrastructures pour les plaisanciers navigants : ports, haltes nautiques, stations de dépotage, etc.
- Des activités sur berges tournées vers l'accueil du public : hébergement, restauration, offre culturelle, etc.

E. Un lieu habité

Le canal est parsemé de maisons d'habitation qui permettaient de loger le personnel de l'administration. La maison éclusière en est le plus fort emblème. Avec la baisse des effectifs et

la disparition de l'obligation, pour un agent du canal, de loger sur le lieu d'exercice de ses missions, beaucoup de logements se sont retrouvés vacants. Même s'il reste encore des agents logés dans ces maisons, la reconversion des logements vacants en lieu d'accueil (chambre d'hôtes, restaurant, etc...) et en habitation pour des personnes extérieures à l'administration du canal a permis de conserver une présence humaine sur le canal.

Cette présence est renforcée par un habitat qui, hier, était réservé aux bateliers : le bateau logement. Avec l'arrêt du transport de fret, des péniches ont été converties en appartement flottant. A certains endroits, ce sont de véritables quartiers fluviaux qui se sont créés, comme à Ramonville-Saint-Agne où plusieurs dizaine de péniches sont amarrées à demeure.

Points clé :

- Le canal : un lieu habité depuis son origine
- Les mutations du statut des occupants
- Habiter sur l'eau : le développement du bateau logement