



Colloque international
30 ans d'inscription du canal du Midi
au Patrimoine mondial de l'UNESCO
24 au 26 novembre 2026 - Toulouse
canaldumidi2026.sciencesconf.org

Appel à communication

**Les « chemins d'eau » artificiels :
gouvernance, usages et environnement
des canaux d'hier à demain**



Colloque

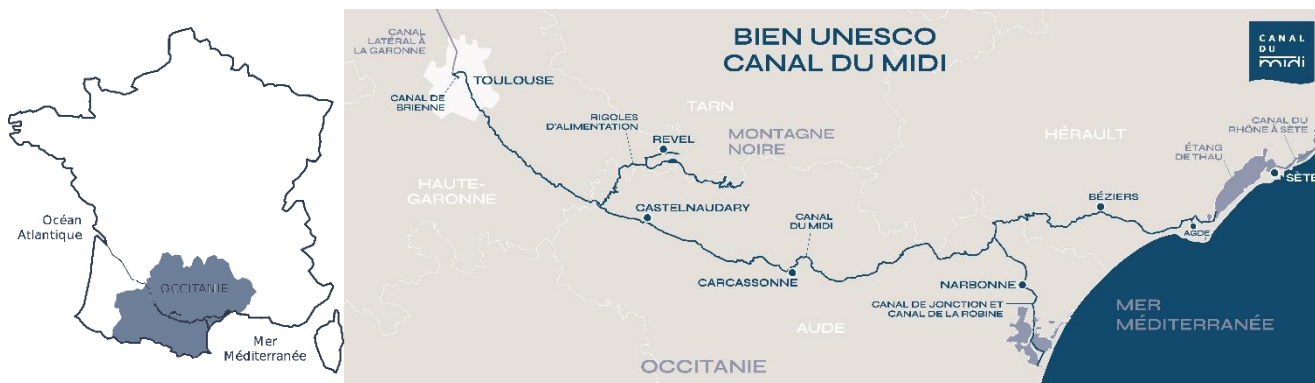
En 2026, le canal du Midi commémore ses 30 ans d'inscription sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco. En prenant comme point d'appui les 350 ans d'histoire du canal du Midi et la manière dont il s'est réinventé, cet anniversaire donne l'opportunité d'élargir les questionnements aux canaux - dans le sens de constructions *ex-nihilo* (et non d'aménagements de cours d'eau existants) – d'hier à aujourd'hui, et à l'échelle mondiale. En comparant les canaux, leurs similarités et leurs divergences, dans leur trajectoire passée ou à venir, ce colloque a pour finalité de dégager des enseignements permettant de contribuer à répondre aux défis de demain (environnementaux, sociaux, économiques).

Dates : mardi 24 au jeudi 26 novembre 2026

Durée : 3 jours

Lieu : université Toulouse-Jean Jaurès, [Maison de la recherche](#), pour les deux premiers jours et table-ronde et excursion sur le canal du Midi le troisième jour (lieu précisé ultérieurement)

Argumentaire



Le canal du Midi est construit à partir de 1667 et mis en service dès 1681. Cet ouvrage exceptionnel était destiné à relier l'océan Atlantique à la mer Méditerranée afin de favoriser l'exportation, dans et hors de la province, des productions du Haut et du Bas-Languedoc et plus largement, de stimuler le commerce du royaume. Même si le projet remonte au moins au XVI^e siècle, Pierre Paul Riquet est le premier à concevoir un système global, réalisable, composé de 240 km de canal de Toulouse à l'étang de Thau et de 80 km de rigoles l'alimentant en eau depuis la Montagne noire jusqu'au seuil de Naurouze ; y sont adjoints au XVIII^e siècle les canaux de Brienne, de Jonction et de la Robine. Si l'action du pouvoir royal s'avère déterminante en mobilisant d'importants crédits, les États du Languedoc apportent un financement décisif aux côtés des propres subsides de Riquet pour contribuer à un des plus gros chantiers du XVII^e siècle. Sa démesure se lit à travers les 328 ouvrages d'art réalisés dont le barrage Saint-Ferréol, le pont-canal du Répudre, le tunnel de Malpas, l'écluse octuple de Fonseranes et l'écluse ronde d'Agde, pour citer les plus emblématiques. La prouesse technologique s'accompagne d'un souci esthétique s'appliquant aux ouvrages mais aussi aux bâtiments jalonnant le canal, à la fois pour les aménagements portuaires, les maisons des employés, les auberges et les magasins. La mise en place du canal du Midi crée au nouveau paysage de toutes pièces, un paysage qui draine l'ensemble des territoires et localités adjacentes.

Dès son ouverture, le canal du Languedoc (ancien nom du canal du Midi) s'impose dans les usages tant pour le transport de passagers, via la barque de poste, que pour celui de marchandises. Il stimule le commerce de la province et conforte l'engouement d'alors pour les voies d'eau artificielles. Tous ces « chemins d'eau » artificiels qui permettent la mise en communication de différents lieux, là où ces eaux ne parviendraient pas naturellement, sont la promesse d'un fort enrichissement.

Après le succès de l'entreprise du canal de Briare, premier canal à seuil de partage construit en France pour relier la Loire au Loing ouvert à la navigation en 1642, la construction du canal du Languedoc repousse les limites du possible. Suivant l'exemple de ce dernier modèle, le pouvoir royal favorise la construction de nouveaux canaux : canal d'Orléans ouvert en 1692, sans atteindre le degré de technicité de la « merveille de l'Europe » ; canal de Givors entre la Loire et le Rhône achevé en 1780 ; canal de Bourgogne reliant la Saône et l'Yonne envisagé sous le règne d'Henri IV (1589-1610) et terminé en 1832 ; canal Crozat en Picardie, ouvert à la navigation en 1809, etc. Le plan Becquey, adopté en 1820, accroît leur nombre durant la première moitié du XIX^e siècle afin de réaliser un maillage du territoire par les voies d'eau, à l'échelle nationale avec entre autres, le canal Rhin-Rhône ou le canal de Nantes à Brest. Le canal latéral à la Garonne (1838-1856), connectant le canal du Midi à Bordeaux, est construit durant cette période pour éviter les risques de la navigation dans la Garonne. Ainsi, durant cette période, la France se dote progressivement d'un important réseau de canaux. La manière de rassembler les eaux et de les conduire artificiellement en s'affranchissant du relief se diffuse progressivement partout, en Europe et dans le monde.

Par effet d'entraînement, le canal du Midi, devenu propriété de l'État sous la Révolution puis concédé à la compagnie du canal du Midi créée en 1810, fait l'objet de nombreux aménagements qui bénéficient au trafic de marchandises et de voyageurs, jusqu'à son affermage à la Compagnie des chemins de fer du Midi en 1858. En 1877, le plan Freycinet impulse l'uniformisation des canaux et des écluses pour permettre aux transporteurs fluviaux de mieux faire face à la concurrence du chemin de fer, évitant ainsi de mettre le transport ferroviaire en situation de monopole. Durant ce temps le canal du Midi, délaissé, voit son activité péricliter. Propriété d'une compagnie privée, il est tenu à l'écart des grands programmes de modernisation du réseau appartenant à l'État. Nationalisé par la loi de rachat du 27 novembre 1897, le canal du Midi fait l'objet d'études visant à augmenter ses performances mais la Première Guerre Mondiale ne permettra pas la mise en œuvre des améliorations nécessaires.

Si dans l'entre-deux guerres, la période n'est pas propice à la relance des grands programmes d'investissement sur la voie d'eau, la très forte reprise économique des années 1950 et 1960 redonne de l'espoir aux bateliers du réseau Sud-Ouest. Durant plus de vingt ans, le canal du Midi renoue avec une période de forte activité. Poussé par le tissu économique régional, l'État remet à l'étude son programme de modernisation. Sa mise en œuvre débute en 1970 par l'allongement de 30 à 40 mètres des écluses du canal latéral à la Garonne. Les travaux sont achevés en 1974. Ils se poursuivent sur le canal du Midi à partir de 1977. Mais il est déjà trop tard : sur fond de crise économique et avec l'inauguration du réseau autoroutier couplée au développement commercial de la SNCF, le fret déserte le canal et les cales des bateaux restent vides. L'État suspend le programme de modernisation en 1984, laissant 140 kilomètres aux caractéristiques du XVII^e siècle. Une péniche Freycinet (de 38,50 mètres de long) ne pourra donc jamais assurer la liaison Bordeaux-Sète. En 1989, le dernier batelier du canal du

Midi jette l'ancre.

Le salut du canal du Midi vient alors de l'essor d'un usage qui s'est peu à peu développé depuis la fin des années 1960 : le tourisme fluvial. Dans les années 1980, les plaisanciers en eau intérieure sont de plus en plus nombreux. Par l'architecture soignée de ses ouvrages et la majesté de ses alignements de platanes, le canal du Midi séduit de nombreux plaisanciers. La patrimonialisation du canal, débutée dès le début du XXe siècle, s'accélère alors. Elle est consacrée par l'inscription du canal du Midi sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 1996. Depuis cette date, le canal du Midi est le canal le plus fréquenté en France, tant sur l'eau que sur ses berges. De nos jours, le canal du Midi permet le développement d'un nouveau mode de tourisme, le slow tourisme, plus en phase avec la recherche de responsabilité environnementale et de durabilité. Le transport de marchandises sur le canal du Midi fait à nouveau parler de lui, dans le cadre du report modal. Quelques projets voient le jour pour un retour du fret sur les bateaux des canaux du Midi.

En marge des activités liées à la navigation, le canal du Midi tient une place importante dans la répartition de la ressource en eau (irrigation et eau potable) dans le territoire régional. Au XVIIIe siècle, les prises d'eau pour l'irrigation sont l'exception. Au XIXe siècle, le développement d'une agriculture moderne a besoin d'irrigation que le canal du Midi peut offrir. Le mouvement s'accroît au XXe siècle. Dans les années 1970, la création des grands réseaux d'irrigation de la compagnie du Bas-Rhône-Languedoc, soutenus par les pouvoirs publics, sont conçus en interconnexion avec l'axe Est-Ouest qu'offre le canal du Midi. La grande sécheresse de 1976 conforte cet usage qui n'a cessé, depuis, de prendre de l'importance.

Entre navigation et autres usagers de l'eau, le canal du Midi partage avec d'autres voies d'eau dans le monde une destinée nouvelle. A ce jour, six autres systèmes de canaux ont rejoint l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO aux côtés du canal du Midi : le Grand Canal de Chine, la zone des canaux concentriques du 17e siècle à l'intérieur du Singelgracht à Amsterdam aux Pays-Bas, le Pont-canal et le canal de Pontcysyllte au Royaume-Uni, les quatre ascenseurs du canal du Centre et leur site, La Louvière et Le Roeulx en Belgique, le Canal Rideau au Canada et le système de gestion de l'eau d'Augsbourg en Allemagne. Cette reconnaissance témoigne d'une prise de conscience récente, celle d'un patrimoine à protéger et à valoriser à l'échelle mondiale.

Les 350 années d'existence du canal du Midi ont suscité l'intérêt de nombreux chercheurs en histoire, favorisé par des archives soigneusement conservées et classées dès le XVIIIe siècle, déposées à Toulouse dans un bâtiment qui leur est dédié depuis le XIXe siècle. Outre l'ouvrage synthétique de Michel Cotte retraçant son histoire, sur le temps long, paru en 2003, le canal du Midi a inspiré plusieurs « beaux livres » mettant en valeur les documents iconographiques issus de ses fonds et son patrimoine bâti. Les études menées par les historiens se concentrent pour beaucoup sur la genèse du projet, sa réalisation complexe, notamment le défi représenté par l'hydraulique, sans oublier la personnalité de Pierre Paul Riquet, parfois mythifiée. Plus récemment, Nicolas Marqué a consacré plusieurs travaux à l'inscription spatiale du canal du Midi dans la ville de Toulouse. Le canal du Midi trouve également sa place dans les études historiques ou géographiques consacrées aux transports à l'échelle du territoire national ou du Midi de la France, en tant que voie navigable parmi d'autres,

soumise au paiement d'un péage et concurrencée au XIX^e siècle par le chemin de fer ; le géographe A. Beyer a livré à ce propos une synthèse en 2016. A l'échelle locale, J.-M. Minovez a replacé le canal dans le « système de navigation autour de Toulouse » pour examiner sa connexion imparfaite à la Garonne, avec un impact économique moindre qu'espéré lors de sa construction.

Si fleuves et rivières ont mobilisé de nombreux géographes, sous l'angle de l'hydrologie, des paysages fluviaux urbains ou pour le transport des marchandises (Mississippi, Saint-Laurent par exemple), c'est moins le cas des canaux. Pour autant, qu'il s'agisse de géographie du tourisme (Shuying, Wenting, 2024) ou d'urbanisme, les canaux s'invitent souvent dans des réflexions plus larges. Ainsi, dans le cadre des études autour de la transition écologique, les réflexions sur la mobilité des hommes et des marchandises, notamment en milieu urbain, conduisent à réinvestir ces voies d'eau rendues périphériques par le développement du rail et de la route (Beyer, Debrie, 2014). Du côté de la géopolitique, quelques études de cas sur les canaux interocéaniques (Suez, Panama) sont à signaler aux côtés de la géographie des océans et de l'étude des détroits. Concernant le canal du Midi, les réflexions de Robert Marconis s'interrogeant au début des années 1980 sur le devenir de cette voie d'eau à un moment où se tarit son rôle économique, sont encore d'actualité. Que faire de ce monument du patrimoine, qualifié de « régional » à l'époque ? Une thèse en 2017 de Lisa Rebolledo autour de l'évaluation paysagère du canal invite à repenser le développement touristique. La porte est ouverte vers une géographie du sensible au moment où ce paysage connaît une évolution contrainte par un champignon en menaçant les emblématiques alignements de platanes. Des réflexions sont menées avec des partenaires locaux et inscrites, par exemple, dans le cadre d'une réflexion sur la logistique urbaine. Expérimentations entrepreneuriales diverses et injonctions à des évolutions modales devraient mettre davantage sur le devant de la recherche l'activation économique de ce patrimoine. Mais avec quelles limites environnementales et conflits d'usage ?

Ainsi, bien des aspects restent à étudier, qui forment autant de pistes de recherches pour ce colloque.

Des propositions sont attendues en histoire, en géographie, en géohistoire, en économie, en sciences de l'ingénierie et des systèmes ; le colloque est aussi ouvert aux approches interdisciplinaires en direction de l'histoire de l'art, de la littérature, de la sociologie, de l'anthropologie, de l'ethnologie ou du droit.

Cet appel à communication s'adresse à tous ceux, jeunes chercheurs ou chercheurs confirmés, dont les recherches portent sur l'une des thématiques suivantes. Les gestionnaires de canaux inscrits sur la liste du patrimoine mondial peuvent également proposer une communication.

Thématiques de communication pressenties (liste non-exhaustive)

1. La gestion et la gouvernance des canaux et de l'eau

- la gestion des canaux
- la stabilité des canaux

- l'adaptation des infrastructures et les aménagements (modernisation, obsolescence)
- les systèmes de gouvernance

2. Les usages et l'économie des canaux (et leurs transitions)

- la navigation : la batellerie des canaux
- la mobilité et la question de la temporalité sur les canaux (vitesse/lenteur)
- le transport de marchandises et de voyageurs
- le tourisme fluvial et fluvestre (i.e. sur les berges)
- le transport d'eau
- la valorisation des potentiels des canaux (nouvelles énergies renouvelables par exemple)
- la patrimonialisation des canaux (ou quand elle ne se réalise pas)
- la cohabitation des usages

3. Les canaux dans leur environnement

- la connexion au réseau de transport (cours d'eau, routes, chemins de fer, ports)
- l'approvisionnement en eau des canaux et ses variations
- les services écosystémiques rendus par les canaux (trames vertes et bleues, eau / milieux naturels, agricoles...)
- l'impact sur le territoire : effets structurants/déstructurants
- la fabrication de nouveaux paysages : urbain/rural
- le rapport aux riverains

4. Les canaux de demain

- la question de l'eau
- la question des crues des cours d'eau et de leur lien avec les canaux (impact des crues sur les canaux, rôle des canaux dans la gestion des crues)
- la gestion de la biodiversité
- le rôle des canaux dans le transport et les mobilités de demain
- l'impact du changement climatique

Forme de la communication

Langues de communication : anglais ou français

La durée des communications est fixée à 25 minutes.

La publication des actes du colloque est prévue en 2027.

Modalités de soumission

Les propositions de communication, en français ou en anglais, comporteront un titre et un résumé d'environ 2000 signes, ainsi qu'une courte présentation de l'intervenant (fonction, rattachement institutionnel, publications, courriel). **Elles seront déposées avant le 10 février 2026 sur le site <https://canaldumidi2026.sciencesconf.org/>**

Comités d'organisation et scientifique

Comité d'organisation

- Emmanuelle Charpentier, maîtresse de conférences en histoire moderne, université Toulouse- Jean Jaurès-FRAMESPA UMR 5136
- Laurent Cyrot, directeur de projet canal du Midi auprès du préfet de région Occitanie
- Philippe Dugot, professeur de géographie, université Toulouse-Jean Jaurès-LISST UMR 5193
- Nicolas Marqué, maître de conférences en histoire moderne, université Toulouse-Jean Jaurès- FRAMESPA UMR 5136
- Evelyne Sanchis, cheffe du service politiques contractuelles, patrimoine, culture à Voies navigables de France Sud-Ouest
- Philippe Valette, professeur de géographie de l'environnement, université Toulouse-Jean Jaurès - GEODE UMR 5602
- Samuel Vannier, chef de l'unité patrimoine, culture, archives à Voies navigables de France Sud-Ouest

Responsables scientifiques

- Emmanuelle Charpentier, maîtresse de conférences en histoire moderne, université Toulouse-Jean Jaurès-FRAMESPA UMR 5136
- Philippe Dugot, professeur de géographie, université Toulouse-Jean Jaurès-LISST UMR 5193
- Nicolas Marqué, maître de conférences en histoire moderne, université Toulouse-Jean Jaurès-FRAMESPA UMR 5136
- Philippe Valette, professeur de géographie de l'environnement, université Toulouse-Jean Jaurès-GEODE UMR 5602

Comité scientifique

- Philippe Béringuier, maître de conférences en géographie, université Toulouse-Jean Jaurès-GEODE UMR 5602
- Philippe Behra, professeur de chimie, INP-ENSIACET, Laboratoire de chimie agro-industrielle
- Emmanuelle Charpentier, maîtresse de conférences en histoire moderne, université Toulouse-Jean Jaurès-FRAMESPA UMR 5136
- Anne Conchon, professeure d'histoire moderne, université Paris 1 Panthéon Sorbonne-IDHES UMR 8533
- Michel Cotte, professeur honoraire d'histoire des techniques de l'université de Nantes, conseiller d'ICOMOS international
- David Dorchies, ingénieur en hydroinformatique, INRAE-UMR G-EAU
- Philippe Dugot, professeur de géographie, université Toulouse-Jean Jaurès-LISST UMR 5193
- Stéphane Durand, professeur d'histoire moderne, université d'Avignon, CNE UMR 8562

- Sophie Fradier, maîtresse de conférences en histoire de l'art moderne, université Toulouse-Jean Jaurès-FRAMESPA UMR 5136
- Maria Gravari-Barbas, professeure en géographie physique, humaine, économique et régionale, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne-EIREST UR7337
- François Gontard, directeur Aménagement et Patrimoine, BRL
- Steve Hagimont, maître de conférences en histoire contemporaine, IEP Toulouse-LaSSP
- Bernard Le Sueur, professeur formateur émérite en histoire contemporaine, université de Cergy-Pontoise
- Nicolas Marqué, maître de conférences en histoire moderne, université Toulouse-Jean Jaurès-FRAMESPA UMR 5136
- Raphaël Morera, directeur de recherche CNRS-CRH UMR 8558
- Jean-Michel Minovez, professeur d'histoire moderne, université Toulouse-Jean Jaurès- GEODE UMR 5602
- Bruno Revelli, maître de conférences en géographie, université Toulouse-Jean Jaurès- LISST UMR 5193
- Sylvie Sagnes, chargée de recherches CNRS-Héritages UMR 9022
- Philippe Valette, professeur de géographie de l'environnement, université Toulouse-Jean Jaurès-GEODE UMR 5602
- Jean-Pierre Wolff, professeur émérite de géographie, université Toulouse-Jean Jaurès-LISST UMR 5193

Soutenu par le CHEDD, comité d'histoire ministériel du pôle ministériel de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CHEDD

COMITÉ D'HISTOIRE
DE L'ENVIRONNEMENT ET
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE