



**HAL**  
open science

# Le Canal du Midi, une traversée paysagère sur le temps long. Crise environnementale, gouvernance et tourisme

Patrice Ballester

## ► To cite this version:

Patrice Ballester. Le Canal du Midi, une traversée paysagère sur le temps long. Crise environnementale, gouvernance et tourisme. Le Ruche - EHESS. Les impacts environnementaux et sociaux de l'aménagement territorial: perspectives historiques, Sep 2013, Paris, France. , Aménagement et protection de l'environnement, 2013. hal-03905671

**HAL Id: hal-03905671**

**<https://hal.science/hal-03905671>**

Submitted on 18 Dec 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

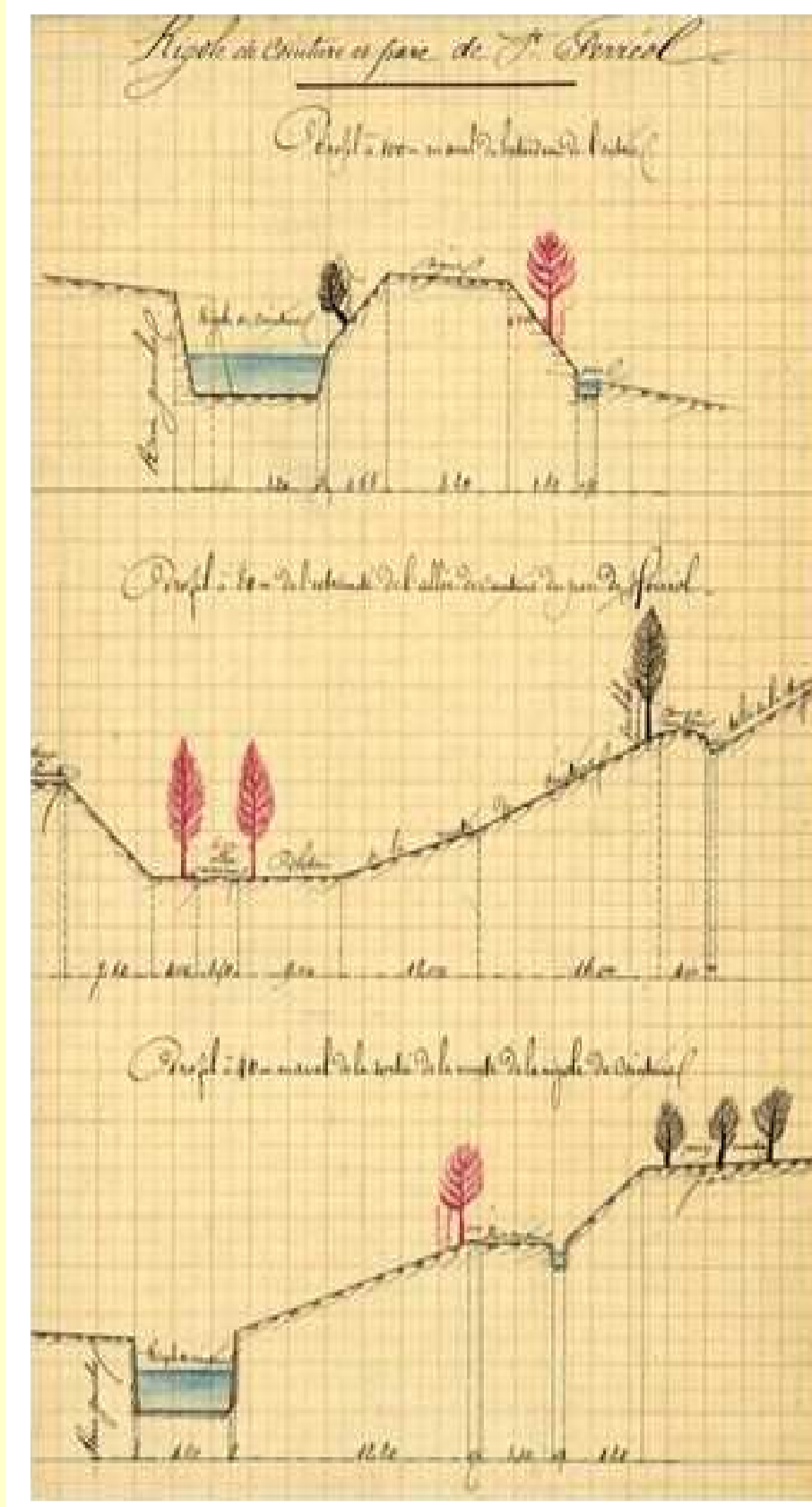
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright



Par Patrice BALLESTER, enseignant-chercheur, EST-GSF / CEPAGE-ENSAB, Ph. D en géographie, urbanisme, paysage.

**La création d'une identité paysagère forte et durable.** Le Canal du Midi est l'un des plus anciens canaux d'Europe reliant Toulouse à la mer Méditerranée. Pour le royaume de France, il s'agit du plus grand chantier du XVIIe siècle à partir des travaux de l'ingénieur Riquet et des améliorations de Vauban, il représente une véritable action d'aménagement du territoire par le tracé d'une voie fluviale artificielle comme moyen de croissance de l'économie locale grâce à un acheminement rapide et efficace de matière première, de produit manufacturé ou agricole à l'époque Moderne jusqu'aux années 1970. La sylviculture, les jardins potagers et la ressource précieuse en eau dans un environnement méditerranéen sous l'effet du stress hydrique agrémentent avantageusement la vie quotidienne des usagers/agriculteurs. Depuis 1996, il est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO, cette accréditation prestigieuse confère un atout considérable aux territoires desservis se confrontant par contre au tourisme de masse. **Un impact environnemental et social majeur à l'échelle locale sur le temps long (eau et bois/tourisme-devises), nationale (axe de transport) et internationale (image).**



**Ancienne et nouvelle temporalités paysagères.** Agriculteurs, intendants, éclusiers, lieutenants de justice, mettent en relation l'ouvrage d'art et les ressources importantes de revenus. La première des propositions est de pouvoir planter à côté des chemins de halage des oliviers, des mûriers et des arbres fruitiers pour rendre les abords du canal utiles, agréables et esthétiques. Cette décision se conçoit aussi par le contrôle de la voie d'eau afin d'éviter l'ensablement du sillon du canal par le glissement des terres labourées et de générer un revenu par le bois. La volonté est de remédier aux atteintes du domaine royal tout en marquant une rupture dans l'histoire du canal et de son aménagement par une nouvelle temporalité paysagère. Les céréales contre les arbres ou avec les arbres dans un premier temps pour éviter tous dégâts irréparables sur le tracé du canal. Le premier programme de plantation s'entreprit en 1730. À cette époque, un nouvel arbre, à la mode, fait son apparition aux alentours des villes, mais il ne domine pas encore l'ensemble des chemins de halage du canal : le platane. En 1792, on compte 702 individus sur près de 98 000 arbres. Aujourd'hui, le revenu par le bois a disparu, mais le revenu par les retombées du tourisme est important, quant à la stabilité des berges du canal, la question de leur aménagement se repose par la plantation de nouvelles espèces plus résistantes retrouvant alors la perspective du passé dans un élan esthétique et fonctionnel. Or, depuis dix ans, la vitesse de propagation du chancre coloré (*Ceratocystis platani*), apporté par les caisses des GI's pendant la dernière Guerre mondiale, est telle que les Voies Navigables de France (VNF) sont obligées de penser à une nouvelle transition paysagère globale. Le champignon est si virulent que la disparition des 42000 arbres centenaires est inéluctable. En 2009, 30 nouveaux foyers d'infection ont été repérés dans l'Aude et l'Hérault (exemple de Trèbes dans l'Aude non loin de Carcassonne). VNF fait appel à deux cabinets, l'un d'architectes paysagistes - Agence paysages - l'autre de consultants arboriculteurs - Citare - pour se pencher sur le problème. La consigne pour les maîtres d'œuvre est de respecter les préconisations du comité de pilotage à savoir : **conserver le principe paysager typique de l'alignement des arbres, définir des sites remarquables afin d'y replanter le vallis clausa (le Platanor hybride devant résister au chancre), diversifier des essences venant d'Amérique, planter des ormes résistants, pin d'Alep, tamaris.**



**Aménagement territorial et surenchère de représentations.** En matière de paysage et d'aménagement du territoire d'un site de l'UNESCO, il faut penser renouvellement du patrimoine et non pas patrimoine intangible, car la nature et les évolutions de la faune et de la flore se conçoivent par des cycles longs, mais ayant des répercussions sur des cycles courts économiques et touristiques. Le Conseil Général de l'Aude s'empresse d'agir pour « garantir » un paysage typique et durable, mais les actions de plantation, d'entretien et de mécénat vont s'échelonner sur plus d'une génération, sans oublier les cas de mauvaise adaptation des essences ou de vandalisme. Cette action repose entièrement sur une fausse perception, celle de la présence dès les origines des platanes. Or, ils ne deviennent majoritaire-emblématique que vers 1930. Pourtant, ils sont une composante essentielle des représentations des touristes. Néanmoins, des solutions comme la privatisation et le développement d'un verger géant linéaire incomparable en Europe aurait dû être proposé, car cela aurait permis un entretien et des plantations gratuites en échange de l'eau et d'un contrat d'exploitation des terrains adjacents, créant un nouveau paysage en phase avec une agriculture bio de proximité ou de vigne de qualité. Quant à la nouvelle chimère de voir des transports de marchandise par des néo péniches, elle doit attendre des autorisations et une viabilité économique et surtout d'usage avec les touristes. **La gouvernance et son aménagement sur le long terme sont incertains.**

