



HAL
open science

Le canal du midi face à une crise paysagère et récréative majeure : la naturalité comme moyen de résilience ?

Patrice Ballester

► To cite this version:

Patrice Ballester. Le canal du midi face à une crise paysagère et récréative majeure : la naturalité comme moyen de résilience ?. La naturalité en mouvement : environnement et usages récréatifs en nature, Cermosem/sportsnature.org, Mar 2013, Le Pradel - Ardèche, France. 24 p. hal-04108463

HAL Id: hal-04108463

<https://hal.science/hal-04108463>

Submitted on 27 May 2023

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

Patrice BALLESTER

Professeur d'histoire-géographie-EMC, Académie de Toulouse, membre de la Société de géographie (Paris)
Enseignant-chercheur à *Toulouse Tourism School*, École supérieure de Tourisme de Toulouse - Grand Sud
Ph.D. en géographie, aménagement, urbanisme, tourisme de l'université Toulouse II Le-Mirail

École de Tourisme à Toulouse - Grand Sud

M. Ballester Patrice

76, allée Jean Jaurès

Boîte aux lettres n°83

31000 Toulouse – France

patrice.ballester@gmail.com

LE CANAL DU MIDI FACE À UNE CRISE PAYSAGÈRE ET RÉCRÉATIVE MAJEURE : LA NATURALITÉ COMME MOYEN DE RÉSILIENCE ?

Résumé :

Au fil des siècles, le canal du Midi connaît des conflits d'usage et des paysages fort différents. Le tourisme de masse et les pratiques sportives le long des berges changent radicalement la perception et les représentations des acteurs de ce territoire. Les Voies Navigables de France (VNF), comme leurs habitants et leurs visiteurs, se voient confrontés actuellement à une crise paysagère majeure : la disparition des platanes centenaires, marqueurs d'une identité forte, à la renommée internationale. Celle-ci bouleverse leurs niveaux d'informations et de perceptions d'un espace à fois "naturel", touristique et sportif selon leurs dires. À partir d'une recherche archivistique inédite portant sur l'évolution du paysage, couplée à une enquête de terrain entre 2008 et 2013 sur le comportement des sportifs et promeneurs (enquête et recensement des réseaux sociaux), nos résultats montrent que la naturalité implique à la fois une interdépendance des multiples acteurs proposant la création d'un nouveau paysage consensuel (1), mais aussi le fait de prendre en compte les ambivalences de comportements des usagers dans leur vision d'un site touristique hybride (2), tout en se rappelant que la communication et la pédagogie environnementale auprès du grand public sur le degré de nature de ce site remarquable et classé Unesco rentrent dans une action à son tour résiliente (3).

Mots-clés : naturalité, paysage, pratique récréative, aménagement, canal du Midi.

Abstract : The Canal du Midi against a major recreational and landscape crisis: the wilderness as a means of resilience?

Over the centuries, the Canal du Midi known use conflicts and different strengths of the surrounding landscapes. Mass tourism and sports activities along the banks radically change perceptions and representations of the actors of the territory. The Waterways of France with locals and visitors are now confronted with a major crisis landscape: the disappearance of the plane trees, markers of a strong identity and international reputation. It upsets their levels of information and perceptions of space both "natural", tourism and sports according to them. From unprecedented archival research on the changing landscape, coupled with fieldwork between 2008 and 2013 on the behavior of athletes and walkers (survey and inventory of social networks), our results show that wilderness implies both interdependent multiple players offering the creation of a new consensus landscape (1), but also in the fact to take into account the ambivalence of user behavior in their vision of a hybrid attractions (2), keeping in mind that communication and environmental education with the public nature of the degree of this remarkable and Unesco listed site fall into action turning its resilient (3).

Keywords : wilderness, landscape, recreational practice, planning, Canal du Midi.

LE CANAL DU MIDI FACE À UNE CRISE PAYSAGÈRE ET RÉCRÉATIVE

MAJEURE : LA NATURALITÉ COMME MOYEN DE RÉSILIENCE ?

Le canal du Midi, l'un des plus anciens canaux d'Europe encore en fonctionnement, relie Toulouse à la mer Méditerranée. Les contemporains le considèrent comme le plus grand chantier du XVII^e siècle du royaume de France, tout en représentant une véritable action d'aménagement du territoire par le tracé d'une voie fluviale artificielle comme moyen de support et de croissance de l'économie locale grâce à un acheminement rapide et efficace de matières premières, de produits manufacturés ou agricoles à l'époque moderne (Frêche, 1974 ; Le Roy Ladurie, 1990). Depuis 1996, la liste du patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO classe le canal comme un élément majeur à protéger et à entretenir (UNESCO, 1996). Cette accréditation prestigieuse confère un atout considérable aux territoires desservis, tant à l'échelle locale que mondiale, pour la France dans le domaine du tourisme (Bergasse, 1992, p.24). Le canal est aussi un lieu de pratiques sportives au quotidien pour les locaux comme pour les touristes venant de plus d'une centaine de pays, attirés essentiellement par des activités *outdoor* tout au long des 240 kilomètres de trajet (présence d'activités sportives isolées, de compétitions nationales, internationales et associatives) : cyclistes, marcheurs, vététistes, joggeurs, randonneurs et avironeurs. Enfin, il ne faut pas oublier la navigation et la contemplation de sites remarquables comme la cité médiévale de Carcassonne à partir de petits bateaux de plaisance touristiques, spécifiques aux voies d'eaux européennes.

Or, depuis une dizaine d'années, le canal du Midi et les Voies Navigables de France (VNF) doivent affronter leur plus grave crise paysagère connue à cause de l'apparition d'un parasite – le chancre coloré – un champignon s'attaquant aux platanes centenaires du canal, obligeant leur élagage puis leur abattage systématique (VNF, 2009). La perte des platanes – qui, de toute manière, allaient s'éteindre en raison de leur âge avancé – interroge à plus d'un titre la capacité des acteurs à se forger des représentations paysagères et un imaginaire touristique en y associant des pratiques sportives ou ludico-récréatives renouvelées ou mises en danger face à l'ampleur des travaux. L'impact du chancre sur le mode de vie, la façon de penser et de se représenter le canal du Midi en découle. Dans cette optique, la naturalité est-elle un indicateur possible du développement durable ? Ou, si l'on préfère, un constat de naturalité doit-il traduire la naturalité du résultat, ou bien un processus de production du paysage dit naturel plus ou moins contrôlé par l'homme à des fins touristiques, récréatives et politiques ? C'est à partir de cette problématique et d'une recherche inédite dans les archives des VNF¹ et une analyse des réseaux sociaux que nous pouvons nous demander par un cheminement en deux étapes : (1) quels sont les symboles et les enjeux liés à l'aménagement des berges et aux activités récréatives du canal du Midi ? (2) À partir de quelles dynamiques territoriales à l'œuvre, des stratégies d'acteurs se mettent-elles en place ? En outre, l'expérience récréative dans un milieu artificiel à forte consonance naturelle met-elle en place de nouveaux usages et des innovations-médiations partagées ?

1. Entre symbole d'une nature réinventée et principe d'espérance dans la naturalité

Le canal du Midi n'a pas toujours eu sa physionomie actuelle : une géohistoire du site montre le caractère évolutif de cet espace au patrimoine bâti et naturel remarquable (1.1) ; quant au chancre coloré, il a pour conséquence la redéfinition des politiques publiques en place (1.2).

¹ Archives du Canal du Midi : Direction interrégionale de VNF, Archives des canaux du Midi, 2 ports Saint-Etienne, BP 7204, 31073 Toulouse cedex 7. La documentation des VNF, la bibliothèque et le centre de documentation public. Une enquête de terrain entre 2008 et 2013 auprès des commerçants, sportifs (réseaux sociaux) office de tourisme et visiteurs complète les données : trajet dans l'Aude entre Carcassonne, Trèbes et Narbonne comportant reportages photographiques et interviews.

1.1 Une géohistoire paysagère à forte consonance culturelle et économique

Concrètement, le canal du Midi assure la liaison entre la Garonne, à Toulouse, et l'étang de Thau, près d'Agde. Cet ouvrage permet d'ouvrir une grande voie de communication visant à faciliter les échanges depuis la vallée du Rhône jusqu'à l'estuaire de la Gironde. Il constitue un axe essentiel d'un système de navigation fluvial mettant en relation les façades maritimes de l'Atlantique et de la Méditerranée. Long de 239 kilomètres, visible depuis l'espace, comportant à la fois des ouvrages d'art protégés avec 63 écluses, 15 échelles d'écluses, un tunnel et près de 42 000 platanes, il représente un parfait exemple de création *ex nihilo* d'un paysage devenant objet controversé et désiré à la fois par l'homme, la faune et la flore (But, Sadoine, 2007). Une mise en paysage, en récits et en scènes, s'impose par étapes, depuis sa création jusqu'à la récente crise du chancre coloré.



Figure 1 : trajet du canal du Midi, VNF©, 2008. Avec l'aimable autorisation des VNF pour le colloque.

Le canal du Midi forge jusqu'à nos jours un imaginaire marchand et touristique reposant sur sa vocation de mise en réseau des terres, des hommes et des marchandises, comme dans le fameux pays de Cocagne, l'Albigeois et le Lauragais qui profitent ainsi du canal pour desservir leurs productions dans une partie de l'Europe (Faget de Baure, 2005 ; Labat, Fuggetta, Jungblut, 2006).

Or, le canal représente un parfait exemple sur le long terme de la tentative de réaliser un ouvrage d'art en relation avec la conception des hommes de l'époque de la nature et, pour nous, contemporains, *une certaine forme de naturalité que nous entendons comme une mise en relation des actions de l'homme aménageur par rapport à ses croyances ou l'héritage de pratiques paysagères et sociales sur un espace rural en recomposition* (Bertrand, 2002, p.11). Il faut souligner que le canal du Midi traverse des zones fortement urbanisées, dont les villes de Béziers, Carcassonne, Castelnaudary et Toulouse notamment, d'où la nécessité de parler à propos de ces portions de la notion de nature urbaine, renforçant notre postulat de voir une forme d'hybridation des paysages du canal².

² Une définition de cette naturalité ou nature urbaine «comme le résultat historique d'une construction sociale» se retrouve dans le numéro de Vertigo (vol.12, n°2) : <<http://vertigo.revues.org/12202>> site de la revue électronique Vertigo, au 01/01/13, Antonio da Cunha, Michèle Dagenais, Philippe Deboudt, Carlos Vainer, Éric Duchemin (Dir.).

Le chantier dure de 1666 à 1681, pendant le règne de Louis XIV sous les ordres de Pierre-Paul Riquet, avec maintes péripéties révélant dès l'origine des conflits d'usage (Hugon de Sceaux, 1994) en lien avec la gestion importante des masses d'eau à canaliser et les profits du canal à répartir les plantations à aligner ou à entretenir les chemins de halage (Decampe, 1812 ; Fernay, 1884)³.

Cette trame, bleue et verte avant l'heure, s'organise peu à peu par un système de surveillance, d'appartenance et de convenance. Appartenance et convenance par les gardes qui contrôlent le canal et surtout par la mise en place d'un réseau de collaboration impliquant la mobilisation de tous les acteurs pour pouvoir l'entretenir. Quant à la surveillance, le lieutenant de justice pouvait être saisi par les gardes en cas de contravention. Un mémoire écrit vers 1700 et adressé à Jean-Mathias Riquet, alors président du Parlement de Toulouse, nous informe à propos de la mise en exploitation des berges. Son auteur met en relation l'ouvrage d'art et les ressources importantes de revenus possibles pour toute la communauté : la convenance d'un usage du sol, des abords et de l'eau offre une démonstration convaincante et rassurante de la source importante de revenus pour les propriétaires. La première des propositions avancées est la possibilité de planter à côté des chemins de halage des oliviers, des mûriers et des arbres fruitiers, pour justement rendre utiles, agréables et esthétiques les abords du canal comme ses nouveaux aménagements pour la ville de Carcassonne (Liasse 861-6, Extrait rapide de l'Histoire du canal du Languedoc, rédigée par les descendants de P.P. Riquet).



Figure 2 : carte de la nouvelle direction et nouveau tracé du canal de Languedoc, près de la ville de Carcassonne, 1790. Archives du canal du Midi, 260-03 VNF©, 2008. Avec l'aimable autorisation des VNF pour le colloque.

³ Cf. une biographie raisonnée par l'ancienne secrétaire générale adjointe chargée de la communication régionale et des Archives historiques aux Voies navigables de France : Oblin-Brière Mireille, *Riquet, le génie des eaux*, Toulouse, Edition Privat, 450 p.

La décision de cultiver les bords du canal se conçoit aussi par le contrôle de la voie d'eau et le risque de voir s'accélérer l'enlèvement-ensablement de son sillon en raison du glissement des terres labourées. La volonté est de remédier à ces atteintes au domaine royal par l'apparition d'un élément qui marque une rupture dans l'histoire paysagère du canal et une nouvelle temporalité : l'apparition des arbres sur les bords de berges, 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, avec la mise en culture d'oliviers et de mûriers sur des localités définies à l'avance. Mais le bénéfice escompté est moindre que prévu, d'où la nécessité de faire place, entre 1755 et 1775, aux ormes, frênes et peupliers. **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 (Liasse 677, États des plantations existant sur les francs-bords du canal et de ses rigoles. 1736-1830).**

1.2 Permanences et mutations économiques, esthétiques et touristiques

Ces arbres ont été plantés à partir du XVIII^e siècle pour deux raisons : stabiliser les berges du canal et générer un revenu par le bois. Aujourd'hui, le revenu par le bois a disparu, mais le revenu grâce aux retombées du tourisme est important ; quant à la stabilité des berges du canal, se repose la question de leur aménagement par la plantation de nouvelles espèces plus résistantes, aménagement retrouvant alors la perspective du passé dans un élan à la fois esthétique et fonctionnel pour stabiliser les berges.

Les effets du temps, du classement par l'UNESCO, du chancre ainsi que du simple vieillissement des arbres provoquent actuellement de nombreux débats publics. Ils ne sont que le reflet de deux options qui s'offrent aux acteurs publics et privés tout en étant complémentaires, car il s'agit bien d'un ouvrage de l'homme, mais considéré par le commun des mortels comme éléments d'une nature artificielle parfois difficile à assimiler ou à discerner du reste des éléments paysagers, comme en témoigne le refrain de la chanson de Charles Trenet emportant dans ses bagages en 1976 ses *Chansons en liberté* :

Leurs décors sont naturels

Un coin de terre, un coin de ciel

L'étang de Thau, l'étang de Bages

Tournons la page

Le canal du Midi

Et la province qui dort la nuit

Et bien souvent, mon vieux Paris

Dans mes bagages

Ce refrain montre que les courbes du canal du Midi, un ouvrage humain, sont une partie intégrante de la « nature » audoise comme une grande partie de l'iconographie des voies navigables de France.



Figure 3 : le canal du Midi, « Un grand bain de Nature ». 2014, *Revue des Voies navigables d'Europe*.

Concernant son entretien et apparence, le tourisme de masse a un autre effet insoupçonnable pour conserver le cachet et le paysage typique du canal du Midi recherché par les touristes. Vecteur d'une identité territoriale sans commune mesure à l'échelle mondiale et locale, marqueur du paysage audois et toulousain, il connaît depuis plus de 10 ans la propagation du chancre coloré infectant qui détruit des plantations alignées d'arbres centenaires sur l'ensemble du trajet. L'abattage de la quasi-totalité des arbres à l'horizon 2020 s'impose donc. L'enjeu est de taille : 42 000 platanes sont visibles le long du canal entre Sète et Toulouse. Or, depuis dix ans, la vitesse de propagation du chancre est telle que les Voies Navigables de France sont obligées de répondre dans l'urgence pour remédier à cette épidémie et l'endiguer dans un premier temps et depuis moins de trois ans, de penser à une nouvelle transition paysagère globale. Le champignon est si virulent que la disparition des arbres bicentennaires est inéluctable pour une grande partie des spécialistes malgré quelques polémiques.

En 2009, 30 nouveaux foyers d'infection ont été repérés dans l'Aude et l'Hérault, rendant manifeste que l'on se trouve devant un phénomène épidémiologique bien connu des VNF avec le chancre coloré se répandant depuis des siècles entre continents et apporté par les caisses des GI's pendant la dernière guerre mondiale (Voies Navigables de France, 2009).

En 2013, l'on comptait plus de 600 arbres malades dans l'Aude. Les VNF font appel à deux cabinets, l'un d'architectes paysagistes – Agence Paysages – l'autre de consultants arboriculteurs – Citare – pour se pencher sur le problème. Pour les maîtres d'œuvre, la consigne est de respecter les préconisations du comité de pilotage auquel incombe la préservation d'une ressource paysagère sans égale pour le territoire actuel, 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 résistant au chancre – espèce hybride) et diversifier des essences venant notamment d'Amérique. Dans la vallée de l'Aude où le canal serpente de Carcassonne à Homps, le chancre se déclare en une quinzaine d'endroits. Carcassonne est pour l'heure épargnée, mais le parasite est à ses portes puisqu'il sévit un peu au-dessus de l'écluse du Fresquel et celle de Trèbes, c'est-à-dire à une halte très prisée juste avant Carcassonne.



Figure 4 : un nouveau paysage pour l'écluse de Trèbes, 2008, 2010, 2011, 2013. Patrice Ballester copyright.

Dans ce cas précis, la notion de naturalité est un objet hautement polémique : médiatique, touristique et politique, il repose principalement sur l'aspect du canal du Midi avant, pendant et après l'arrivée du chancre coloré et la pratique des hommes de cet espace public récréatif remarquable. La naturalité d'un milieu (ou environnement en fonction du point de vue scientifique adopté cf. Augustin Berque et sa mésologie) est encore largement débattue, car subjective malgré des critères objectifs et mesurables comme l'ombre portée par les anciens et nouveaux platanes ou le nombre de touristes sur le site.

Il faut prendre en compte une autre notion, celle de l'artificialité et du wilderness, puisqu'il s'agit aussi d'un regard d'acteurs politiques confronté – additionné - opposé aux regards des visiteurs, promeneurs et sportifs qui portent un jugement sur tel ou tel objet de controverses, d'études et d'évolution des pratiques, comme le canal du Midi. Similitude, ressemblance, transformation sur le court, le moyen et le long terme, la naturalité est alors un objet mouvant, surtout si l'on y rapproche la notion de représentation paysagère comme composante de l'environnement du canal du Midi et donc d'un géosystème et d'un paysage faisant intervenir une multitude de variables. Entre action et inaction, pour les environnementalistes le tourisme de masse bouleverse les données du problème classique, surtout à partir d'un phénomène qui interagit avec son milieu résidant dans la valeur patrimoniale du canal du Midi.

La crise paysagère est profonde, mais elle est une chance pour l'éducation des touristes à leur environnement (Deprest, 1997). Les prospectus concernant les nouveaux aménagements de ses berges sont très demandés, mais en rupture de stock à cause des faibles moyens de reprographie de l'OT de Trèbes (enquête 2011). Ils sont une source de renseignement et de valorisation d'écogestes, comme le fait de ne pas s'arrimer aux anciens ou aux nouveaux platanes et connaître les conséquences de cette évolution paysagère afin de mieux apprécier la création d'un nouveau paysage. La nécessité d'abattre les arbres produit certes un site manquant d'attraction et de beauté, puisqu'il faudra attendre 20 ans pour que l'ombre portée soit attractive pour les marcheurs en plein été. L'effet de curiosité joue aussi, mais le plus important est de redéfinir les frontières d'appropriation de cet espace comme, par exemple, le fait de ne plus voir les camping-cars se garer au pied des berges grâce à de nouveaux aménagements.

D'ailleurs, en reprenant les travaux et propos de Jacques Lecomte (2005), cette nature, singulière ou plurielle, implique une connaissance poussée, tant des anciens que des nouveaux acteurs, conférant une forme de gradient évolutif vers l'artificialité avec, pour point essentiel, le fait de tendre vers un degré élevé de similitude à partir d'un état « naturel » supposé – ou pas – comme pour les travaux de Gilg (2005) sur les forêts domaniales. Pourtant, le canal s'ordonne dans une naturalité en mouvement qui connaît actuellement une crise de gouvernance et peut-être d'activités sur le très long terme.

2. Naturalité et dynamique territoriale récréative en œuvre

Le chancre est-il une chance pour le canal ? C'est un parti pris que les acteurs du site reconnu par l'UNESCO, dont les jardins jalonnent tout le trajet, veulent optimiste malgré l'ampleur des travaux à entreprendre (2.1) ; quant à ses usagers et visiteurs, il reste à réinventer une forme de prise de conscience avec des opérations de sensibilisations durables et renouvelées (2.2).

2.1 Une crise paysagère inattendue comme moyen de résilience sur le plan de la gouvernance ?

Le canal du Midi est bordé sur la grande majorité de son linéaire par des plantations d'alignement, dont 62 % du linéaire est constitué à 90 % de platanes, avec des inter distances courtes de moins de 8 mètres en général. Cela le rend donc singulièrement fragile à ce type de parasite (VNF, 2012).

Cet état de fait montre qu'en matière de paysage et de site UNESCO, il faut penser renouvellement du patrimoine et non pas patrimoine intangible, car la nature et ses évolutions (celles de la faune et de la flore notamment) se conçoivent selon des cycles longs, mais ont des répercussions sur des cycles économiques et touristiques courts, et ceci à partir des représentations des visiteurs et de l'esthétique du lieu⁴. De plus, côté navigation et fréquentation, l'on compte actuellement 45 000 passagers par an sur 550 bateaux de location naviguant sur le canal des Deux Mers, ce qui correspond à 28 % du marché national, avec une importante clientèle étrangère ; 20 % du trafic aux écluses concerne la plaisance privée, 31 000 nuitées ont été vendues en 2006 sur les péniches hôtels, et des milliers de visiteurs empruntent les bateaux promenades avec toutefois un déficit de fréquentation à l'ouest du canal.

⁴ Cf. Un reportage mettant en avant l'aspect esthétique : <<http://videos.tfl.fr/jt-we/les-gi-s-ont-ils-tue-les-platanes-du-Canal-du-midi-6846478.html>> au 01/10/2012.

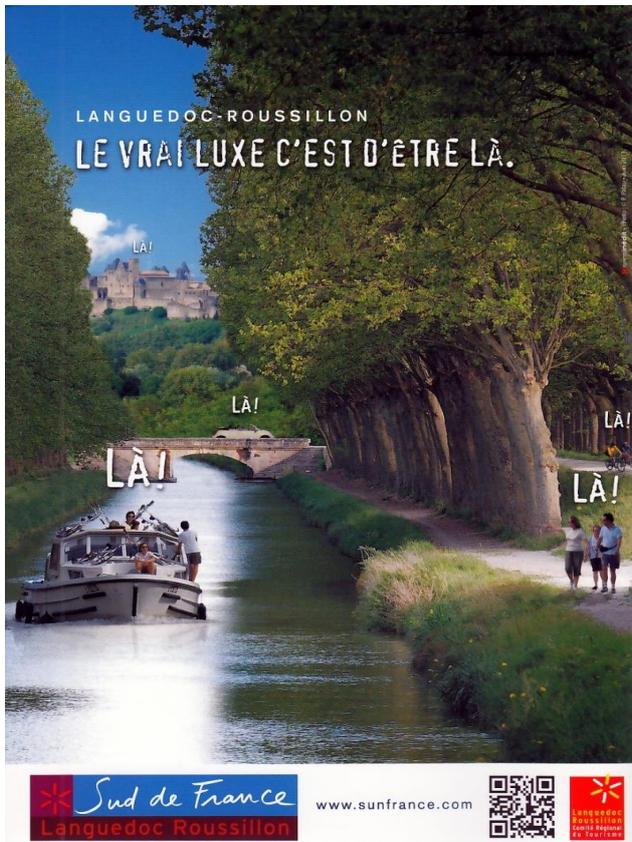
On estime à 1,5 million de visiteurs des berges du canal par an (VNF, 2012), auquel il faut ajouter les chiffres de fréquentation des grandes villes comme Toulouse et Carcassonne, grâce à l'attrait des deux classements de l'UNESCO pour cette dernière et « les arpenteurs du dimanche » pour la ville de Toulouse. Les chiffres de fréquentation en deviennent conséquents et difficiles à annoncer. Cependant, sachant que 5,6 millions de touristes sont attendus à Toulouse pour l'été 2013, une partie non négligeable se rendra sur les abords du canal ou en péniche, sans dire que la Gare Matabiau donne directement sur le canal.

À ce titre, le tourisme de masse et sa pression environnementale se font ressentir et l'ampleur des travaux attendre. Justement, les actions à venir sont gigantesques dans le domaine de l'élagage, de l'abattage et de l'entretien paysager des nouveaux arbres ; en outre, ils sont exceptionnels à l'échelle du continent européen. Les VNF estiment à 430 km d'alignements de plantations à abattre, toutes espèces confondues pour 44 000 arbres dont 42 000 platanes, 195 km de bandes boisées et 6 km de bandes arborées à mettre à blanc : donc 630 km d'alignements de plantations à créer ou recréer, en prenant en compte la fameuse circonférence d'espacement faisant l'attrait du site et sa régularité avec le plan d'eau comme miroir reflétant les platanes. De plus, point le plus crucial de ces opérations d'aménagement, 410 km de défense des berges sont à reconstituer avec, en outre, l'entretien des écluses et du patrimoine comme les ponts ou les tunnels. À ces frais de replantation, d'entretien et de redéfinition des impératifs paysagers, il faut ajouter les frais de prospection, de maîtrise d'œuvre et la gestion des arbres pendant 15 à 20 ans, en vue de la formation des voûtes qui recouvriront le canal de branchages et de feuillage.

Quant à la gouvernance du site, le trajet linéaire du canal traversant diverses collectivités territoriales est à la fois une chance pour l'union sacrée engendrée et un handicap : dans de nombreuses publications grand public, chaque collectivité tire en effet avantage du canal du Midi pour son tourisme et son identité paysagère (attractivité et , mais lorsque survient la problématique financière, la réaction est tout autre, sans oublier les débats politiques locaux gauche-droite se renvoyant les arguments ou les propositions sur le patrimoine bâti. Si les VNF demeurent l'interlocuteur privilégié, une multitude d'acteurs veulent intervenir dans ce projet emblématique, à partir d'un comité de pilotage du « *sauvetage du canal* ». En analysant la présence des intervenants, l'ensemble des parties en présence forme une exception au plan national : c'est un cas d'école et un questionnement toujours d'actualité pour les multiples actions à venir du comité de pilotage mis en place⁵. La création d'une nouvelle subdivision territoriale est même avancée pour répondre à la demande de concertation, sans toutefois prendre en compte son financement.

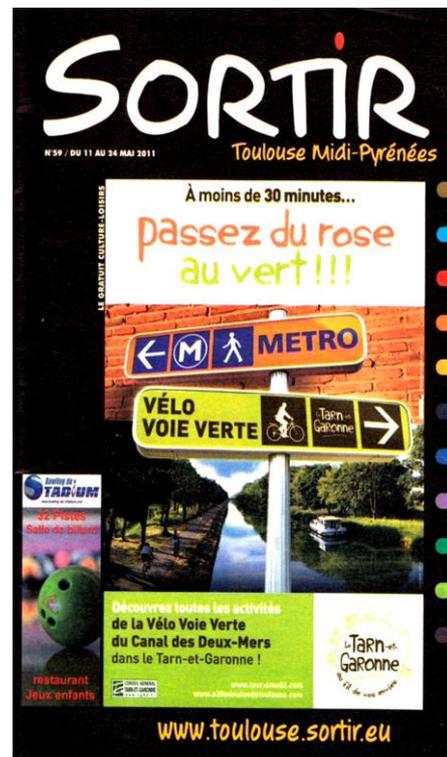
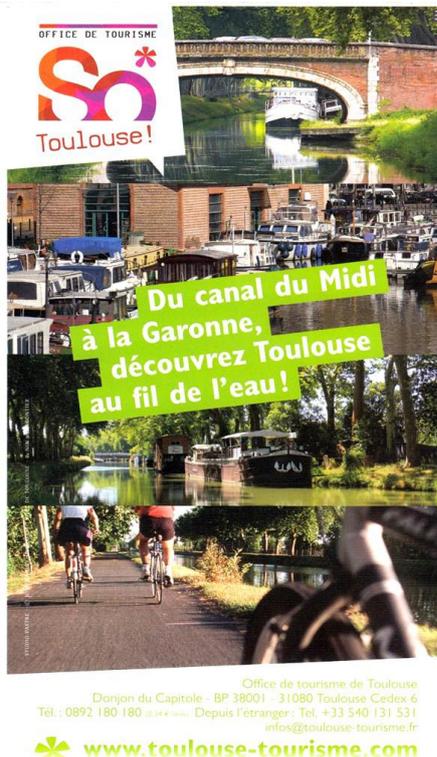
⁵ Constitution du Comité de Pilotage : le Président de la Commission Territoriale, des représentants de l'État (SGAR Midi-Pyrénées, Aquitaine et Languedoc-Roussillon, DIREN, DRT), un élu de chaque région et chaque département, un représentant de la Caisse des Dépôts et Consignations, un représentant de VNF, avec des représentants des comités techniques de l'État (SGAR, DIREN, DRAC, SDAP, DRT, DDE, DDAF, SMNLR, SMNG), du Conseil Régional, des Conseils Généraux, de la Commission Territoriale, du Bassin ou du Pays, de chaque grande ville traversée par le Canal, des Communes riveraines du Canal, des Voies Navigables de France, caisse des Dépôts et Consignations.

Figures 5 : Affiche publicitaire Sud de France : une image recomposée, retravaillée par un collage de paysages exceptionnels mêlant nature et patrimoine, SDF, (2011). So Toulouse, agence d'attractivité, « découvrir Toulouse au fil de l'eau », 2012, « Passez du rose au vert », Sortir magazine, 2012.



Sport et canal du Midi, une longue tradition. 31^e-ème rallye du canal du Midi, aviron, Toulouse, août 2012.

Au premier plan, le goudronnage du chemin de halage en zone urbaine.



Actuellement, l'idée principale est de donner la maîtrise d'ouvrage (la prospection épidémiologique, la constitution de réseaux de mécénat, l'information grand public) aux VNF puisqu'elles sont propriétaires du canal et la maîtrise d'œuvre aux collectivités territoriales. Mais nous sommes dans un nouveau contexte, celui de l'endettement excessif des finances publiques de notre pays et une capacité moindre pour justement les vingt ans à venir de la part des acteurs locaux. Néanmoins, le département de l'Aude propose depuis peu une solution : la planification, sur plus de 30 ans, d'une mise en culture massive de platanes. Les coûts de prospection, de marketing et de communication ne doivent pas non plus être négligés : ils concernent pour l'instant essentiellement les VNF à hauteur de 25 000 € par an pour tout le linéaire⁶.

Il faut aussi réconcilier toutes les fonctions du canal : ses attributs patrimoniaux, touristiques, agricoles et culturels, son vecteur apport en eau, ou tout simplement son offre de loisirs de proximité comme la bonne vieille partie de football ou de pétanque le long du canal proche de la salle des fêtes à Marseillette ; en outre, souvent oublié, le retour des transports de marchandises, mais sans autorisation légale encore ni prise en compte des nouveaux conflits d'usage engendrés entre propriétaires riverains et les bateaux de plaisance. Quant à l'apport en eau, le canal pourrait bien, dans les dix ans à venir, secourir les nappes phréatiques du littoral héraultais pour soulager la nappe astienne et arroser les espaces verts et le golf du Cap d'Agde. Enfin, le voyage sur le canal peut devenir une véritable découverte intellectuelle et paysagère, mais aussi récréative, comme le promeut l'initiative – isolée – du Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement (CPIE) du Pays Narbonnais auprès des scolaires et adultes.

Bienvenue à Narbonne, sur le canal de la Robine classé au Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'UNESCO. Laissez vous tenter par cette invitation au voyage à bord d'un coche d'eau. Découvrez les charmes de cette ville au fil nonchalant de la Robine. Lors d'une croisière commentée sur la voie d'eau, de Narbonne à Port-La-Nouvelle et de Narbonne au Canal du Midi, parcourez plus de 20 siècles d'histoire en découvrant des sites surprenants.

Welcome to Narbonne, located on the «Canal de la Robine», listed as an international monument by UNESCO. Let yourself be tempted by this invitation for a journey on a «Coche d'eau». Discover the attraction of this city, on the nonchalant Robine's current. During a commented cruise on this waterway, from Narbonne to Port-La-Nouvelle and from Narbonne to the «Canal du Midi», cover more than 20 centuries of history, discovering amazing settings.

Herzlich willkommen in Narbonne! Auf dem Kanal «La Robine», der von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt ist, laden uns Ausflugschiff Sie zu ungewöhnlichen Entdeckungsfahrten ein. Lassen Sie sich auf dem Wasser gleiten und bewundern Sie vielfältige Landschaften und Orte mit ihrer 2000 Jahre alten Geschichte. Wählen können Sie zwischen zwei Programmen : von Narbonne nach Port La Nouvelle oder von Narbonne zum Kanal du Midi.

Welkom in Narbonne. Op het kanaal "la Robine" die door UNESCO geklasserd is als internationaal erfgoed, nodigt ons schip u uit voor een ongevoontelijke ontdekkingstocht.

Van Narbonne naar Port la Nouvelle of van Narbonne naar le Canal du Midi kunt u zich over het water laten glijden en genieten van de veelzijdige landschappen en oorden met hun 20 eeuwen geschiedenis.

Le C.P.I.E. propose également

- la visite de la «Marie-Thérèse», dernière barque du canal du Midi
- un service d'éducation à l'environnement : animations scolaires, club nature, classes de territoire
- la découverte d'un site naturel protégé, le Grand Castelou, à la porte des étangs.

Les Coches d'Eau du Patrimoine

Pour les individuels du 1er juillet au 15 septembre, sur réservation, départ soumis à un nombre minimum de passagers, chèques vacances acceptés

Pour les groupes (+ de 30 pers.), de début mai à fin octobre, programme à la carte, tarif spécial, autres destinations (canal du Midi...), autres menus, visites organisées, devis sur simple demande.

Renseignements et réservations :
Les Coches d'eau - Quai Mirabeau - NARBONNE
TEL : 04 68 90 63 98 ou 06 73 52 68 47

En exclusivité
visite guidée de l'île Sainte Lucie

CROISIÈRE COMMENTÉE

Narbonne, ville d'histoire
Le Somail sur le canal du Midi
L'île Sainte Lucie sur la route des étangs

Figure 6 : le CPIE du canal du Midi et de la Robine, un environnement proche, 2014. Publicité.

⁶ <<http://www.lindependant.fr/2013/06/20/24-000-arbres-cultives-par-le-departement-pour-le-Canal-du-midi,1766294.php>>, au 11/07/13. Article du 20 juin 2013, journal local l'Indépendant. : «Ce sont les services des deux pépinières départementales de Nébias et Lézignan-Corbières qui vont cultiver et suivre la pousse de ces 24 000 plants. Une intervention en nature estimée à 700 000 €. Les premières plantations ne devraient pas avoir lieu avant 2014. Pour le directeur général de VNF, Marc Papinutti, présent hier, l'action du conseil général de l'Aude est exemplaire. "VNF seul n'arriverait pas à tout faire.»

Une action d'envergure est attendue afin de pouvoir mener à bien une planification s'échelonnant sur près d'une génération : le « *schéma de développement du canal des Deux Mers* ». Les premières réunions et prises de décisions, juste après le classement de l'UNESCO, sont porteuses d'actions concrètes, tout en prenant en compte le retard accumulé en matière d'entretien, dont la remise en état des ouvrages publics, partie constituante de cette naturalité : les écluses en sont un emblème et étaient déjà d'actualité dans les années 1990 (Marconi, 1992)⁷ avec des polémiques sur l'entretien.

Enfin, le portrait ne serait pas complet sans rappeler les dégâts préoccupants provenant à la fois de l'érosion et de l'action des usagers avec l'envasement de plus en plus manifeste du sillon. Quant aux dommages dus aux touristes, ils s'accroissent, notamment en milieu urbain, mais pas uniquement : lacérations/coupages de branchages, barbecues sauvages, tags en rase campagne sur les arbres, dépôts d'ordures dans le canal et sur ses berges... Les interventions en deviennent plus lentes et moins suivies d'effets. Il faut rajouter la gestion différenciée du chemin de halage en ville, comme à Toulouse, qui accentue les représentations paysagères négatives des promeneurs ne comprenant pas trop le manque d'entretien à leurs yeux du canal – en passe de redevenir une rivière en raison des berges non entretenues pour les autres –, et expliquant en grande partie la polémique sur la propreté ou la saleté de la ville de Toulouse au début du mandat du nouveau maire (Ballester, 2011).

Sur les deux nouveaux sites Internet des VNF⁸, les acteurs de cette opération d'envergure offrent un nouveau paysage, celui de l'écluse de Trèbes comme accroche pour faire appel au mécénat, la grande idée des dirigeants des VNF (figure n°6). Or cela peut aussi entraîner une publicité négative, car les promeneurs – les plus avertis comme les moins – savent très bien le temps qu'il faudra pour retrouver un état ante-chancr. C'est également un enseignement sur le temps long que l'on attend, comme une preuve de pédagogie et d'explication sur le changement de paysage en cours, ainsi que le rappelle le responsable de location de matériel sur le canal à Trèbes : « *Cela n'a rien d'exceptionnel, c'est le cycle de la vie, comme le renouvellement normal d'une forêt. Pas besoin de le monter en épingle et de faire fuir les touristes* » (Cabot, 2013). Enfin, le nouveau prospectus d'explication de transition paysagère diffusé tout le long du canal qui comporte plus de 3 000 mots semble peu intéresser les touristes à la recherche d'autres lectures de prospectus œnotouristiques (Enquête, office du tourisme de Trèbes, juillet, 2013).

⁷ Un partage des frais est acté-planifié : Un tiers des 200 millions d'euros au total à la charge de VNF, Région Languedoc-Roussillon 30 M euros, Midi-Pyrénées 6,7 M, Aude 21 millions, Hérault 9 M, Haute-Garonne 6,7 M et 70 M euros par le mécénat et collecte grand public à travers les campagnes de sensibilisation.

⁸ <<http://www.vnf.fr/Canaldumidi/>> <<http://www.replantonsleCanaldumidi.fr/>>, au 11/07/13. Site officiel.



Figure 7 : la gestion différenciée du canal du Midi à Toulouse en hiver 2012. PB.

Survient alors un problème de diffusion de l'information : trop de communication ou un excès de communication est ressenti comme un danger par les professionnels du tourisme dans l'Aude ; il faut repenser durablement le plan de diffusion de l'information et mener des enquêtes dans le futur pour connaître la réalité de son impact. Quant au rapport du sénateur Chatillon (2012), il a une fonction mobilisatrice déterminante dans la prise de conscience du grand public. ***Le classement du canal au patrimoine mondial de l'UNESCO apporte une image positive à l'international, l'épidémie du chancre coloré une interrogation bienveillante à son sujet, son financement et la gouvernance renouvelée pour y remédier des incertitudes.*** Des doutes profonds sont à souligner, concernant notamment le fait d'implanter des essences exotiques et leurs capacités à contaminer le reste des arbres sur le site même et en France, comme le peuplier cultivar hybride et son action néfaste sur les peupliers noirs dans notre pays.

Penser esthétique ou utilité fut longtemps le dilemme du canal, mais il se pourrait que penser esthétique ou résistance biologique des essences soit son avenir. De plus, le cas du département de l'Aude, l'un des trois plus pauvres de France, montre à la fois la charge d'un canal à entretenir et à servir d'instrument touristique, tout en étant une forme de persistance identitaire résiliente sur le long terme (Arnould, Miossec, 2000) : comment les visiteurs s'intègrent-ils dans cette problématique ?

2.2 Vers de nouvelles récréativités au contact d'un paysage en partage ?

Il existe bien un lien consubstantiel entre le paysage proposé, ses aménités et les pratiques sportives tout au long du canal du Midi. Pourtant, celles-ci émanent du tourisme de masse et des activités récréatives au quotidien des locaux, comme l'ont démontré les premiers travaux initiateurs de Nadine Haschar-Noé (2006, 2009) : un canal du Midi à la fois lieu d'habitation, de vie et de pratiques sportives comme culturelles avec l'apparition récente de péniches où sont organisés des événementiels musicaux ou club (pratique ancienne à Toulouse).

Il faut noter que la précarité des habitants le long du canal se révèle par des bâtisses désuètes, qui ne sont plus aux normes et subissent les impondérables d'une fréquentation de masse. Les « *gens de bateaux* » – entre 250 et 300 familles – habitent sur des péniches et proposent un mode de vie alternatif sous le signe du risque, se permettant parfois de créer leur propre petit jardin autour de péniches restaurants ou de péniches de réception en y implantant notamment des lauriers-roses, comme c'est le cas dans le centre de Toulouse. Face à cela, la gouvernance de ce territoire devient un objet de compétition pour une classe politique n'ayant plus vraiment d'emprise sur le reste de la sphère économique et commerciale, mais se servant de l'image du canal afin de montrer son efficacité pour certains (ou son inefficacité pour d'autres). De plus, sur un site en souffrance, les actions des usagers de cet espace public rentrent dans une optique de tourisme de contemplation et de réduction de la vitesse pour mieux apprécier son environnement (Matos-Wassen, 2004 : 48-51).

À ce titre et jusqu'à nos jours, le canal a acquis une renommée internationale, ne serait-ce que par les voyages d'agrément, les voyages d'études et les voyages politiques – comme celui, en 1787, qu'a effectué Thomas Jefferson alors ambassadeur des États-Unis, affrétant une barque marchande pour y placer sa voiture (Gérard, 1995, p.24). Or, la multiplication actuelle des pratiques sportives et les nombreux conflits d'usage avec les riverains, les agriculteurs, les promeneurs et les pêcheurs sont parfois source de tensions. Quant à la présence de la prostitution le long du canal, surtout en zone urbaine toulousaine, la nuit et, depuis peu, le jour suite à la crise économique obligeant les prostitué(e)s à travailler toute la journée pour atteindre leurs objectifs pécuniaires, elle devient un réel problème d'image et de déconnexion des représentations. Le cas se présente quotidiennement le long du boulevard Matabiau, proposant de jour une étrange cohabitation entre péniches ou bateaux parcourant le canal et longeant le boulevard avec des touristes, voitures de part et d'autre, passants sur les berges et prostitué(e)s attendant leur client sur le trottoir d'en face à moins de 200 mètres de deux collèges.

Pour approfondir notre connaissance du site, notre enquête sur le terrain prend position sur le parcours Toulouse-Castelnaudary et Trèbes-Marseillette entre 2009 et 2012. À plusieurs reprises, notre recherche auprès des touristes et habitués du canal du Midi nous permet de comprendre leur logique et leur réaction face aux évolutions du site⁹. Ce tracé est une partie de la future Voie Verte du canal des Deux Mers, qui doit relier l'Atlantique à la Méditerranée le long des canaux. Pour le parcours toulousain, il s'agit d'une voie verte référencée et aménagée par la commune de Toulouse sur 5 km, et par le Conseil général de la Haute-Garonne sur 44 km. C'est la plus longue voie verte de la région, très prisée des Toulousains.

⁹ Entretien directifs, semi-directifs, locaux et touristes sur une trentaine de personnes durant l'été 2011.

Elle constitue le premier tronçon d'une randonnée possible jusqu'à Sète, sur un chemin de halage qui n'est plus aménagé après l'écluse Océan (seuil de Naurouze). Le revêtement, en bitume ou assimilé, est praticable pour les rollers et bien sûr les cyclistes. La voie verte, située encore en grande partie à l'ombre de grands platanes, permet de découvrir les ouvrages (écluses, ponts-canaux, épanchoirs) et les villages du Lauragais. Plusieurs haltes-services sont aménagées le long de la voie. On dénombre nombre d'activités sportives ou récréatives : course à pied, fauteuil roulant, marche, roller-skating, aviron, vélo de course ou de route, vélo tout-chemin VTC, vélo tout-terrain VTT.



Figure n°8 : VTT et nécessaire de camping pour une pratique récréative longue (2012, VV Trèbes-Marseillette). Patrice Ballester Copyright.

Des semi-marathons (Narbonne, Lourdes-Tarbes, Bagnères-Tarbes) peuvent aussi emprunter une partie du canal du Midi ou du trajet du Tour de France en longeant le canal pour profiter du paysage typique 2008/2013. Clubs sportifs et associations sont nombreux pour revendiquer une partie du parcours comme lieu de sports au contact de la nature. Cette voie verte commence au cœur de Toulouse, à l'écluse Bayard, en face de la gare Matabiau et permet de sortir de la ville en toute sécurité, même si les passages sous les premiers ponts sont étroits. Au port fluvial (port Saint-Sauveur), le quai a été élargi en 2006 pour justement rétablir la continuité. À partir du pont des Demoiselles, on retrouve la configuration du canal, avec une piste en site propre réalisée sur le talus, sous les grands platanes prodiguant de l'ombre.

Réalisée en bitume lisse et régulièrement entretenue, cette voie verte de 3 m de large est dite roulante et praticable pour les rollers. Depuis 2006, les tronçons refaits tous les ans sont réalisés en grave émulsion à froid, type d'enrobé de couleur claire s'intégrant mieux au paysage.

Ce nouveau revêtement s'étend d'année en année en raison de la demande des utilisateurs, mais il n'est pas naturel comme les anciennes pistes/chemins de halage. Or, la plupart des intersections avec les routes sont sans contrôles physiques d'accès, ni barrières ni potelets. Cela facilite le passage de tous les usagers, notamment ceux ayant des vélos chargés ou spéciaux (tandems, vélos couchés, tricycles), tout en améliorant la fluidité sur cette voie verte très fréquentée. Quelques demi-barrières ont été installées dans les années 2010 pour empêcher le stationnement automobile devant les ports ou les anciennes maisons éclusières (exemple de Ramonville). **Les sportifs et les visiteurs peuvent utiliser des haltes avec tables de pique-nique et toilettes dans des bâtiments anciens – celle de Port-Lauragais, la dernière étape du parcours, étant bien entretenue. Des témoignages à partir des réseaux sociaux et d'une analyse de trois principaux sites web des VNF, canal du Midi et Voies vertes (plus de 211 témoignages référencés) montrent l'importance de prendre en compte l'interface naturelle que les cyclistes veulent encore plus artificielle – pour la sécurité de leur(s) enfant(s) notamment – et l'effet UNESCO qui n'est qu'une suite de l'inflation du nombre de touristes. Les résultats sont couplés à une série d'entretien sur trois ans à Trèbes et Toulouse : exemples :**

Comment les touristes, les habitants et les sportifs vivent-ils les transformations de leur trame/voie verte à travers une crise majeure paysagère liée à l'épidémie du chancre coloré ?

« La rando sportive, c'est de la course avec un peu de danger mais sans plus : on pratique sur de longues distances, c'est-à-dire des dizaines de kilomètres. Parfois le terrain devient plus défavorable comme sur le canal du Midi avec, par exemple, de la pente et de la terre éboulée. Nous choisissons habituellement des zones semi-urbaines direction Castelnaudary ou urbaines en plein Toulouse : disons que nous [le couple] et les enfants, nous y trouvons notre compte malgré parfois le danger de perdre de vue ceux-ci. Les incivilités sont de plus en plus nombreuses ici. Ce qu'il y a de bien, c'est de quitter la ville de Toulouse par le canal et de prendre la direction de la campagne. La nature fait bien les choses. [Canal du Midi = nature.] Quant à la fin des platanes, oui, nous sommes au courant, mais nous ne sommes pas touchés pour le moment dans la région [toulousaine] et c'est bien car que serait le canal sans ses platanes ? »

Une famille de fonctionnaires originaire de Verfeil près de Toulouse, avec deux enfants en VTT. Cadre moyen entre 30/40 ans. 11/06/12, dans la soirée, direction Labège.

« Je peux vous dire que ma fille s'est très bien débrouillée avec son VTT. Par contre, pour moi et ma randonneuse et notre paquetage en commun, j'ai enduré de devoir circuler à travers ces magnifiques paysages en étant obligé de faire attention à mettre ma roue dans les sillons sans tomber. Du goudron, du goudron, qu'est-ce qu'ils attendent ? Il a été nécessaire de revenir sur la départementale jusqu'à Carcassonne pour arriver jusqu'à la cité [Cité médiévale reconnue par l'UNESCO]. Une véritable récréation nous est proposée en passant à travers les villages, les platanes et les écluses. Pourtant, vu ce que l'on a roulé en Europe, j'ai une perception des autres vététistes d'ici différente. Il manque des équipements tout le long du canal et plus de cohérence dans le choix des aménagements ou des haltes. Vous me dites UNESCO et classement... Moi, je vous réponds : mettez-vous à la hauteur des autres voies, comme en Bourgogne ! »

Un père et sa fille de la région parisienne, la quarantaine, vététistes confirmés. Écluse de Trèbes, 27/07/12.

À la lecture de ces deux témoignages caractéristiques, l'on ne peut s'empêcher de penser à l'*US Wilderness Act*¹⁰. Cette définition, ainsi que les attentes des visiteurs, est marquée par une forme de poésie romantique où la nature sauvage est définie comme une zone où la terre et sa communauté de vie ne sont pas marquées par l'homme, ce dernier n'ayant vocation qu'à être un visiteur et non un sédentaire : « *where man himself is a visitor who does not remain.* » Dans ce sens, cette vision parfois simpliste renvoie au passage, au contact et au regard posé par l'homme sur son environnement idéalisé, imaginé comme immuable au même titre que les plantations alignées des arbres du canal du Midi : attitude parfois rebelle, souffrant de plus en plus d'une forme d'autisme de la part des gestionnaires et responsables communaux qui se renvoient les décisions hasardeuses de ces dernières décennies ou jouant l'immobilisme comme pari d'un meilleur bien-être, sans toutefois oublier les dégâts du tourisme de masse, des fausses représentations ni enfin un effondrement des certitudes au sujet d'arbres nécessairement mortels.

La mise en lumière du potentiel touristique du canal n'est plus à débattre, même si la randonnée pédestre ou cycliste grâce aux vélo-route/voies vertes permet un fort développement de sa fréquentation (tourisme de proximité). Pourtant, la « destination canal des Deux Mers » est en souffrance en l'absence d'une véritable stratégie touristique. Une stratégie de marque est incontournable dans la compétition touristique actuelle, où l'image est à l'origine d'une nouvelle identité. C'est dans ce sens que les VNF proposent actuellement une étude pour de nouvelles « *zones d'attractions éco-touristiques* » afin de revitaliser certains espaces publics du canal, et mener à bien la voie verte de Bordeaux à Agde de plus de 639 kilomètres. L'ouverture de la maison du Port à Carcassonne et cette étude en sont les prémices, mais la voie verte audoise prend du retard. Trame verte et bleue par excellence, le canal du Midi, ouvrage à la dimension exceptionnelle en France, montre qu'il faut être patient et surtout humble face aux enjeux actuels. Il reste aussi la question des concessions ou vente des écluses pour des cafés, restaurants à Toulouse, pour renforcer ou renouveler une image de détente, ludique et de fêtes, car les fêtes locales se tiennent souvent le bord du canal.

Enfin, nos recherches archivistiques nous font comprendre que, dès l'origine, les courbes du canal du Midi, sa physionomie et son attrait exceptionnel en font une sorte d'ouvrage de référence pour l'Europe afin de s'amuser et de rêver comme au jeu de l'oie du canal Royal en 1682 (archives VNF – fonds photographique, Marine – reproduction) montrant sa célébrité, son aspect ludique et culturel dès ses premières années. Des masses de visiteurs – que l'on ne peut pas encore appeler « touristes » – venaient en effet voir les travaux, puis le mécanisme des écluses avec les barques.

¹⁰ Cette loi fédérale adoptée aux États-Unis, le 3 septembre 1964 et rédigée par Howard Zahniser, membre de la Wilderness Society (une des premières grandes organisations non gouvernementales environnementales des États-Unis), elle représente l'aboutissement d'un courant culturaliste, moralisateur et protectionniste à partir des propos remis au goût du jour par la réédition l'année précédente et suivante de son centenaire du livre "*L'homme et la nature*"- "*Son Man and Nature*" de Georges Perkins Marsh, réédition de 1963/1964, un siècle après sa première édition de 1864 à New York <<http://www.wilderness.org> au 01/05/13>, au 01/05/13.

Figure n°9 : jeu de l'oie du canal Royal en 1680, archives de la Marine pour les Archives des VNF. Don. En contrepoint, les questionnements de nos jours :



Les atteintes aux platanes, Toulouse, 2011.

Accueil » Grand Sud » Grand Sud

TOULOUSE ET SA RÉGION

ACTU | SPORTS | LOISIRS

PUBLIÉ LE 07/07/2011 08:10

AJOUTER UN COMMENTAIRE

Les vélos hors la loi sur le canal du Midi

UBUESQUE



Un cycliste tranquille... non, un contrevenant qui la plupart du temps s'ignore !/Photo DDM, archives

Une loi datant de 1932 mais réactualisée en 2008 interdit la circulation des vélos le long du Canal du Midi... sauf autorisation individuelle et temporaire ! Une loi que VNF est pourtant bien incapable de faire appliquer. Vous avez dit ubuesque ?

Pédaler en famille sur le chemin de halage du Canal du Midi relève d'une grave infraction à la loi ! À moins que vous n'ayez, auparavant, en bonne et due forme, pris soin de contacter Voies navigables de France pour obtenir une autorisation individuelle, temporaire et qui précise la durée et la nature du parcours que

vous avez l'intention d'effectuer. Et ne croyez pas qu'il s'agisse d'une plaisanterie... on ne plaisante pas avec la loi. Le décret du 6 février 1932 portant sur « le règlement général de police des voies de

« Les vélos hors la loi sur le canal du Midi ». Une législation, réglementation en évolution et questionnement. 07/07/2011, Midi Mag.

CONCLUSION

Cette recherche menée depuis plus de trois ans aboutit à trois résultats paradoxaux : (a) entre écologisation et modèles émergents de gouvernance environnementale pour un système de résilience maximum, la crise paysagère du canal du Midi interroge les acteurs multiples (métropole, collectivités territoriales, VNF, associations) dans leurs capacités à trouver un consensus pour la planification et la création d'un nouveau paysage, tout en se rendant compte que le paysage et le développement durable ne peuvent se comprendre que par le prisme de la naturalité rêvée, encouragée et créée dans le regard de l'autre. À ce titre, le canal devient un outil de développement des territoires. Cette naturalité implique nécessairement des temporalités longues, moyennes et courtes, mais les touristes sauront-ils les prendre en compte ? (b) Le tourisme de masse a un effet insoupçonné sur le plan de l'entretien et de l'apparence du canal du Midi, permettant de concevoir un cachet recherché par les visiteurs forgeant une identité certaine à partir du platane. Un effondrement des certitudes et d'une certaine nature préservée de toutes parts impose un diagnostic et des réponses adéquates. Or, la nécessaire évolution des mentalités doit se faire par un système de participation à la compréhension d'un nouveau paysage, à travers la collaboration de tous. Les récentes polémiques et la pause décidée dans l'abattage des arbres malades dans les centres-villes des grandes régions touristiques comme celle de Carcassonne et Castelnaudary montrent une défiance envers les paroles des VNF et une peur des acteurs locaux ressentant de plus en plus de la part de leurs administrés une forme de pression, toutefois cette décision provisoire est en contradiction avec des arrêtés phytosanitaires et n'engage rien de bon. Quant au rôle du mécénat et de la communication grand public, il devient un objet d'une politique durable. Le mécénat est une solution, la publicité des dégâts du chancre aussi, mais ces actions sont à double tranchant pour les années à venir : montrer le constat pour attirer ou faire fuir les touristes, ne sachant plus si le paysage jusque-là typique du canal du Midi est le bon ou pas... (c) La crise paysagère est profonde, mais elle est une chance pour l'éducation des touristes à leur environnement et à la découverte de cette nature. Pourtant, la pratique sportive et récréative le long du canal s'affronte à des représentations tronquées de ce remarquable espace patrimonial et à des conflits d'usage, annonçant une nouvelle valeur économique et stratégique locale en raison d'une vision de la nature réinventée ou manipulée sur le long terme (à réguler – à encadrer – comme l'usage du vélo au plan sécuritaire). À cela, « l'authenticité et le sauvage » peuvent être accompagnés par l'artificiel et l'éducation au paysage.

BIBLIOGRAPHIE

Paul Arnould, Alain Miossec, « La diversité revisitée : milieux “naturels”, perceptions, recherches et représentations en France », *Historiens et Géographes*, n° spécial 370, 2000, *Vivre en France dans la diversité*, pp. 239-252.

Jean-Denis Bergasse, *Pierre-Paul Riquet et le canal du Midi dans les arts et la littérature* (tome 1, 251 p.) ; *Le Canal du Midi : trois siècles de batellerie et de voyage* (tome 2, 347 p.) ; *Le Canal du Midi : des siècles d'aventure humaine* (tome 3, 314 p.) ; *Le Canal du Midi : Grands moments et grands sites* (tome 4, 450 p.). 4 volumes in-8, éditions du tricentenaire de la mort de Pierre-Paul Riquet et de l'Inauguration du canal des Deux mers (Canal du Midi). 1982-1985, puis réédition 1992.

Jean-Denis Bergasse et Michel Adgé, *Le Canal du Midi*, Guides Historia-Taillandier, 1989.

Jean-Denis Bergasse, *Pierre-Paul Riquet et le canal du Midi*, éditions du Tricentenaire, 1992.

Georges Bertrand, *Une géographie traversière, l'environnement à travers les territoires et temporalités*, PUM, 2002.

Louis But, Jean-Louis, Sadoine *Le Canal du Midi : de Toulouse à Sète, Patrimoine de l'UNESCO*, éditions CPE, 2007.

Alain Chatillon, *Une ambition légitime pour le canal du Midi et le canal des Deux Mers*, Documentation Française, 2012.

Jean-Marc Cobot, « Le tourisme en mutation », *Friturmag*, n°19, été 2013, pp. 35.

Louis-Amédée Decampe, *Éloge de Pierre-Paul Riquet*, Crapelet, 1812.

Florence Deprest, *Enquête sur le tourisme de masse, l'écologie face au territoire*, Belin, 1997.

Georges Frêche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1799*, Cujas, 1974.

Jacques-Joseph Faget de Baure, *Histoire du canal du Languedoc ou du Midi*, éditions La Découverte, Bouhet, 2005. [Réédition intégrale de l'Histoire du canal du Languedoc par les héritiers Riquet, paru en 1805.]

Jacques Fernay, *Un grand Français du XVII^e siècle, Pierre-Paul Riquet et le canal du Midi*, Livret, 1884.

Pierre Gérard, *Le voyage de Thomas Jefferson sur le canal du Midi*, éditions Loubatières, 1995.

Olivier Gilg, Christian Schwoehrer, *Évaluation de l'importance du patrimoine naturel forestier dans le réseau des Réserves naturelles*, rapport RNF, 1999.

Olivier Gilg, *Forêt à caractère naturel. Caractéristiques, conservation et suivi*, Cahiers techniques GIP ATEN, 2004.

Nadine Haschar-Noé et Yves Morales, (2006), « Conflits d'usages, espace public et "nouvelles" pratiques sportives : l'exemple du canal du Midi et de ses berges à Toulouse » in

Chrisitan Bourneau et Yves Lung (dir.), *Les Logiques spatiales de l'innovation, espaces de conflits*, MSHA, Bordeaux, pp. 139-164.

Nadine Haschar-Noé, « L'aménagement des chemins de randonnée : un instrument d'identification et de "gouvernance" territoriales », *Espaces et sociétés*, 2009/3, n° 138, pp. 115-133.

Jeanne Hugon de Sceaux, *Le Chemin qui marche, Pierre-Paul Riquet créateur du canal royal du Languedoc*, éditions Loubatières, 1994.

Jeanne Hugon de Sceaux, *Le Chemin qui marche*, éditions Loubatières, 1999.

Emmanuel Le Roy Ladurie, *Histoire du Languedoc*, P.U.F., 1962, 1990.

Corinne Labat, Robert Fuggetta et Guy Jungblunt, *Le canal du Midi du XVII^e au XXI^e siècle*, éditions Empreinte, 2006.

Jacques Lecomte, Annette Millet, *La Nature, singulière ou plurielle ? Connaître pour protéger*, Les Dossiers de l'environnement de l'INRA, n°29, 2005.

Jacques Lecomte, *La Nature, singulière ou plurielle ? Connaître pour protéger*, éditions Quæ, 2006.

Jacques Lecomte, « Réflexion sur la naturalité », *Courrier de l'environnement de l'INRA*, n°37, pp. 5-10, 2009.

Robert Marconis, « Il faut sauver le canal du Midi », *Le canal royal du Languedoc*, éditions Loubatières, Toulouse, 1992, pp. 233-239.

ONF, *Arbres morts, arbres à cavités*, Guide technique, 1998.

Rafael Matos-Wasen, “Le tourisme lent contre le bruit et la fureur des vacances”, *La Revue Durable*, n°11, p.48-51, 2004.

UNESCO, Classement n° 770 pour le canal du Midi, 1996 [en ligne]. Source. <http://whc.unesco.org/fr/list/770> [consulté le 11/10/12].

Archives du Canal du Midi consultées (liasses, photographies, documents des VNF) : (Direction interrégionale de VNF, Archives des canaux du Midi – 2 port Saint-Etienne – BP 7204 – 31073 Toulouse Cedex 7).

n°260-03 : le nouveau Canal à Carcassonne.

n°300-25 (a) à (i) : mémoire valorisation terrier SD.

n°677-31 (a) : inventaire de 1788.

n°673 à 691 : plantations, pêche, embellissement.

n°851-36 (1) à (7) : inventaire des plantations de 1859.

n°853, 854, 855, 861 : aménagement du canal.

n°861-6 : extrait rapide de l'histoire du canal du Languedoc, rédigée par les descendants de P.P.Riquet).

Photographies et cartes postales de Trèbes : de la minoterie de 1907,1910, 1911.

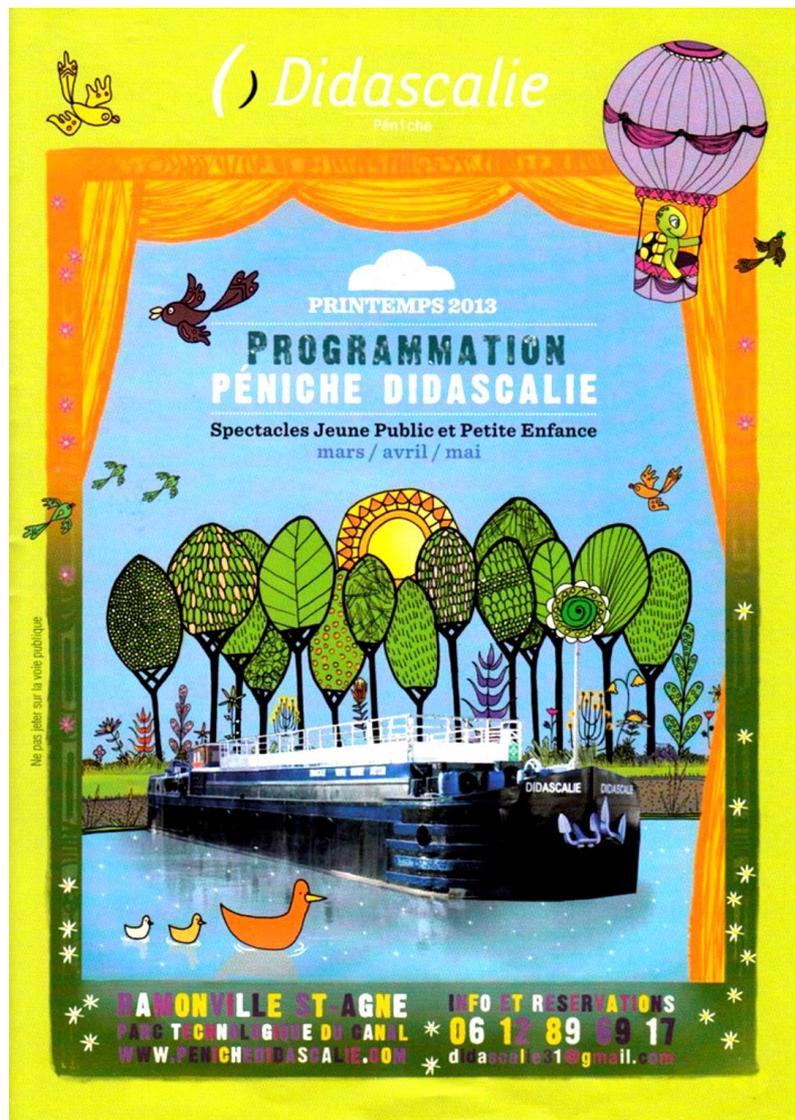
Coll. Sicard, 41-Fi282, P1130504.

Voies Navigables de France, *Plan de lutte contre le chancre – Canal du Midi*, VNF édition, Paris, 2009.

Ouvrages et recueils consultés à la bibliothèque du patrimoine de Toulouse (1 rue du Périgord – 31000 Toulouse). *Une dizaine d'ouvrages de vulgarisation scientifique sur le canal du Midi, notamment des guides touristiques récents et anciens, des recueils de sociétés savantes. Revue de presse sur le canal du Midi de 1960 à 2013. Récolte personnelle : plus d'une centaine de prospectus publicitaires, touristiques, immobiliers, de propagandes politiques et de cartes postales contemporaines entre 2000 et 2014. Cf aussi, CTHS, Patrice Ballester, les paysages controversés de la biodiversité, le canal du Midi à Toulouse.*



Les toutes premières photographies à Toulouse et région toulousaine des platanes avec le transport des péniches, VNF. XIX – XXe siècles.



Canal du Midi et usages multiples, Péniche Didascalie. 2011.

J3 : De Castelnaudary à Carcassonne: 40 km Si vous vous sentez l'audace d'un long détour, faussez compagnie au canal du midi au travers des vallons de blé et de Colza, direction l'Abbaye de Saint Papoul fondée au 8ème siècle. Admirez son église et son cloître du 19ème siècle, véritable catalogue de sculptures de type gothique fantastique. Entouré à l'est de la Montagne Noire et au sud-ouest des Pyrénées, roulez jusqu'au Port de Bram, authentique circulade de l'an mil. Flânez sur le chemin jalonné de villages parfois vieux de 2000 ans et d'ouvrages reflétant l'ingéniosité de Paul Riquet, tels que l'écluse de Beteil et la double écluse de Lalande. La cité médiévale de Carcassonne se dresse enfin devant vous, offrant sa protection à la bastide Saint-Jean en contre bas, prête à vous livrer ses secrets. Nuit en B&B en hôtel à Carcassonne. Mais cet à partir de quelques kilomètres avant Castelnaudary c'est là, que les choses vont commencer à se transformer pour moi en enfers parce que ce que l'on ne vous dit pas, c'est que il est pratiquement impossible de suivre ses berges lorsque vous êtes équipé pour la pratiquer en randonnée camping avec un chargement de plusieurs kg de fontes a l'avant et a l'arrière le chemin passant de la piste cyclable a une route de campagne plus au moins praticable se transforme par la suite en sentier parsemé de racine de trou et de pierre que vous devez essayer d'éviter avec précaution sous peine de cassé un rayon ou une roue l'idéale bien sûr est de faire cette randonnée en VTT et de faire suivre vos bagages par des véhicules comme vous le propose certain tour opérateur car les campings aux environs des berges sont inexistant et il faut quitter le canal et parcourir parfois plusieurs kilomètres supplémentaires pour trouver un terrain afin d'y installer sa tente.

Témoignage, réseaux sociaux, Tourisme et pratiques récréatives. 2011, Voies vertes.