

Canal du Midi

Date d'inscription	2/12/1996
Critères	(i)(ii)(iv)(vi)
Surface du bien (ha)	1 172
Surface de la zone tampon (ha)	201 400
Modification des limites	/
Adoption de la déclaration de valeur universelle exceptionnelle	2019
Référence	770

Avec ses 360 km navigables assurant la liaison entre la Méditerranée et l'Atlantique et ses 328 ouvrages (écluses, aqueducs, ponts, tunnels, etc) le réseau du canal du Midi, réalisé entre 1667 et 1694, constitue l'une des réalisations de génie civil les plus extraordinaires de l'ère moderne, qui ouvrit la voie à la révolution industrielle. Le souci de l'esthétique architecturale et des paysages créés qui anima son concepteur, Pierre-Paul Riquet, en fit non seulement une prouesse technique, mais aussi une œuvre d'art.

Brève synthèse

Situé en région Occitanie, le Canal du Midi compte 360 kilomètres navigables et 328 ouvrages (écluses, aqueducs, ponts, déversoirs, tunnels ...). Cette réalisation de génie civil parmi les plus extraordinaires de l'ère moderne, construite entre 1667 et 1694, ouvrit la voie à la révolution industrielle. Le souci de l'esthétique architecturale et des paysages créés qui anima son concepteur, Pierre-Paul Riquet, en fit non seulement une prouesse technique, mais aussi une oeuvre d'art.

Le Canal du Midi constitue la partie initialement réalisée du projet de canal des Deux-Mers devant assurer la liaison entre la Méditerranée et l'Atlantique en reliant plusieurs tronçons de voies navigables. Il est le témoignage vivant de l'art et de la créativité des ingénieurs de l'époque de Louis XIV qui ont triomphé des conditions difficiles de la géographie et de l'hydrographie pour réaliser le rêve immémorial de la « jonction des mers ». Son vaste rayonnement technique et culturel a inauguré et influencé l'époque moderne de création des réseaux navigables des pays industrialisés de l'Europe et de l'Amérique du Nord.

Le Canal du Midi comporte cinq éléments, soit le tronçon principal qui relie Toulouse (Haute-Garonne) à l'Étang de Thau à Marseillan au bord de la Méditerranée (Hérault) sur une longueur de 240 km ; le tronçon de 36,6 km entre Moussan et Port-la-Nouvelle (Aude) qui incorpore une partie de l'ancien Canal de la Robine ; les deux bras qui fusionnent et se jettent dans le canal à Naurouze (Aude) déversant les eaux de la Montagne Noire ; le canal de Saint-Pierre (1,6 km) qui relie le tronçon principal du Canal à la Garonne à Toulouse ; le court tronçon (0,5 km) qui joint l'Hérault à l'écluse ronde d'Agde. L'un des traits les plus remarquables est le barrage de Saint-Ferréol sur la rivière Laudot dans la région de la Montagne Noire. Il s'agit du plus grand ouvrage de l'ensemble du Canal et du chantier d'ingénierie civile le plus important de l'époque.

Critère (i) : Le Canal du Midi est l'une des réalisations d'ingénierie civile les plus extraordinaires de l'ère moderne.

Critère (ii) : Le Canal du Midi est représentatif de l'éclosion technologique qui a ouvert la voie à la révolution industrielle et à la technologie contemporaine. En outre, il associe à l'innovation technologique un grand souci esthétique sur le plan architectural et sur le plan des paysages créés par l'homme, approche que l'on retrouve rarement ailleurs.

Critère (iv) : Le Canal du Midi est remarquable en tant que premier grand canal à bief de partage, construit pour répondre à un objectif stratégique d'aménagement du territoire. Il représente par excellence une période significative de l'histoire européenne, celle des transports fluviaux par la maîtrise du génie civil hydraulique.

Critère (v) : Le Canal du Midi est devenu dès sa construction l'élément le plus marquant du territoire traversé, d'autant mieux assimilé par l'environnement qu'il a modelé le paysage en douceur.

Intégrité

Le Canal du Midi est encore en fonctionnement avec des caractéristiques pour l'essentiel inchangées depuis sa création. Les nombreuses modifications qu'il a subies au fil des siècles (début de mise au gabarit Freycinet, réparations, automatisation, franchissements, modernisation....) ont touché les ouvrages de génie civil mais sans atteindre leur spécificité ni leur valeur patrimoniale.

Toutefois, le vieillissement et le dépérissement des plantations d'alignement, du fait notamment de la contamination des platanes par le chancre coloré, feront inévitablement évoluer fortement les paysages du Canal du Midi dans les années à venir.

Authenticité

L'oeuvre de génie due à Pierre-Paul Riquet, concepteur et constructeur du canal, est intacte dans son tracé, dans son système d'alimentation en eau, et dans bon nombre de ses ouvrages. Toutefois, dès le début du XVIII^e siècle, des modifications et des adaptations (en particulier les travaux de Vauban), puis des reconstructions d'ouvrages, des modernisations, ont fait évoluer le canal pour en améliorer l'efficacité. L'oeuvre de Riquet est toujours présente matériellement et ni son sens ni sa portée historique n'ont été altérées. Les changements eux-mêmes ont une authenticité et une valeur qui leur est propre, dans la mesure où ils reflètent l'évolution de l'ingénierie, des techniques appliquées et des pratiques de gestion des canaux.

Éléments requis en matière de protection et de gestion

La protection et la valorisation de l'ouvrage sont assurées par des mesures réglementaires de niveau national (au titre du Code du patrimoine et du Code de l'environnement). Le Canal est protégé au titre des sites classés et certains de ses éléments sont également protégés au titre des monuments historiques. En outre, les abords du canal font désormais l'objet d'une protection, avec le classement au titre des sites des paysages du Canal du Midi, d'une superficie de 18 200 ha, concernant 74 communes urbaines et péri-urbaines. Des procédures

de classement se poursuivent encore sur les paysages des rigoles d'alimentation du canal afin de compléter le dispositif de protection autour du bien, dans la perspective d'une nouvelle délimitation de la zone tampon.

L'Etat, propriétaire du bien, en a confié la conservation et la gestion à Voies navigables de France (VNF), établissement public sous sa tutelle, qui met en oeuvre les ressources nécessaires à cette fin.

Le préfet de la région Occitanie est chargé de coordonner les services de l'État impliqués dans la gestion du site avec VNF. Une « charte d'insertion paysagère et architecturale » définit des orientations générales qui serviront de base au plan de gestion en cours d'élaboration. En parallèle, des contrats formalisent des partenariats locaux.

Enfin, pour répondre à la dégradation massive des plantations d'alignement, le gestionnaire met en oeuvre avec les pouvoirs publics une démarche globale de conservation et de restauration dans le respect des caractéristiques paysagères du canal, visant notamment à limiter la propagation du chancre coloré et à reconstituer, à terme, des alignements d'arbres le long des berges.