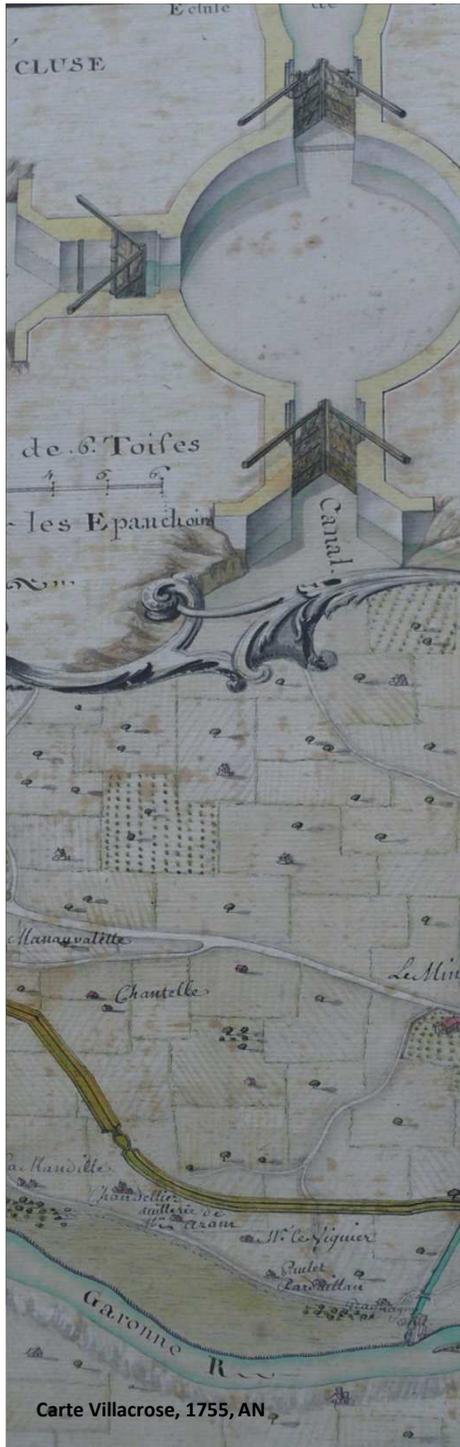


Journée thématique d'échanges interrégionale, « Quels enjeux pour le canal de Garonne ? »,
Grisolles - 19 juin 2014

Regards géohistoriques sur le canal latéral à la Garonne: un oublié de l'histoire?

Philippe Valette

Maître de conférences, Université de Toulouse Jean Jaurès, GEODE UMR 5602 CNRS



PH Valette, 2011



PH Valette, 2011

Avant le canal... la Garonne.

Navigation sur la Garonne: conditions et système de navigation difficiles (crues, étiages, îles, atterrissements, moulins à neufs, naufrages,...)

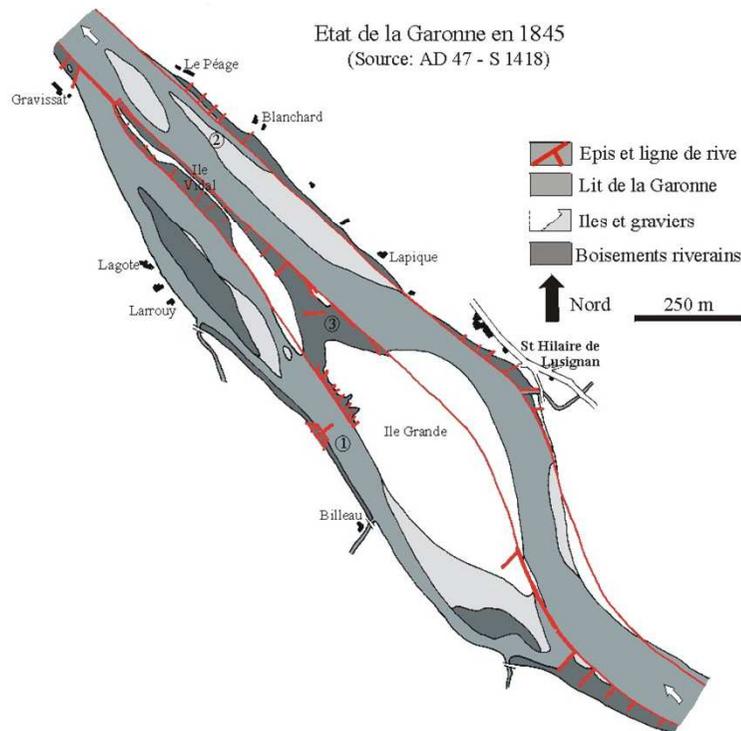


Favoriser le commerce...

Le bassin de la Garonne et ses principaux affluents composent de grands axes commerciaux (direction de l'Océan Atlantique, des Pyrénées, du Massif Central)
Au XVIIe siècle, le bassin de la Garonne est connecté à la mer Méditerranée par la création du canal du Midi (1681)

La Garonne change de statut.

Tentatives d'amélioration de la navigation de la Garonne:
résultats différents selon les territoires..



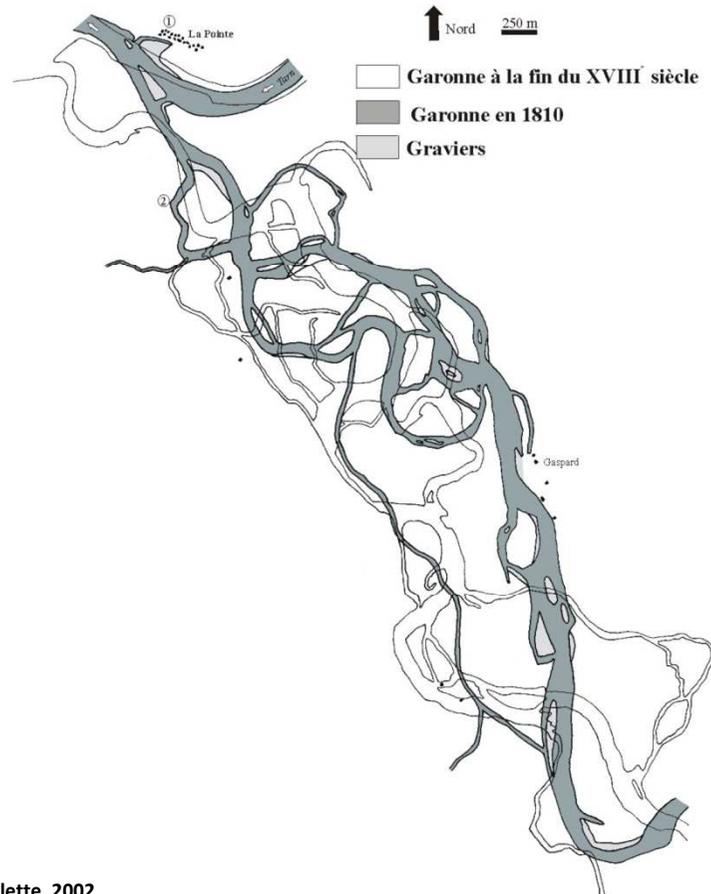
« (...) Face à la pesanteur infinie des relations par voie de terre, tout ce qui pouvait porter bateau ou radeau était, jusqu'au début du XIXe siècle, animé d'une vie foisonnante, incroyable. (...) »
Delvit, 1999



Prolonger le canal du Midi ?

Problème récurrent: instabilité du fleuve entre Toulouse et la confluence du Tarn.

Plusieurs projets avortés: XVIIe siècle Vauban estime qu'il est indispensable de prolonger le canal du midi jusqu'à Aiguillon (dans l'idéal jusqu'à La Réole), Villacrose en 1754 réalise une carte d'un canal projeté entre Toulouse et Moissac.



Ph Valette, 2002



Carte Villacrose, 1755, AN

Prolonger le canal du Midi?

Première moitié du XIXe siècle, le contexte est favorable avec beaucoup de réalisations en France: canal d'Arles à Bouc, de Mons à Condé, du Berry, de l'Ourcq, de Nantes, Ile-et-Rance, des Ardennes, de Bourgogne, du Nivernais, du Rhône au Rhin, latéral à la Somme, latéral à la Loire,...

Et pour le Sud-Ouest? De nombreux projets sont définis: canal des petites Landes, canal royal des Pyrénées, de la Garonne supérieure à l'Adour, de la Moyenne Garonne à l'Adour et le canal latéral à la Garonne (seul projet retenu).



Naissance du canal latéral à la Garonne

Le canal latéral à la Garonne est un peu tardif par rapport au contexte national. L'Etat autorise l'ouverture du canal latéral le 6 juillet 1838 (expropriation des terrains). Ouverture progressive du canal en fonction de l'avancée des travaux. 1844: ouverture Toulouse-Montech-Montauban. 1848: Toulouse Moissac. 1852: ouverture jusqu'à Meilhan. Le 12 mars 1856, il est déclaré navigable sur toute sa longueur.

Caractéristiques :

193 km de long
18 m de large
2 m de profondeur

53 écluses

Prise d'eau à Toulouse

Relié au canal du Midi,
Brienne, Montech et la
Baïse.

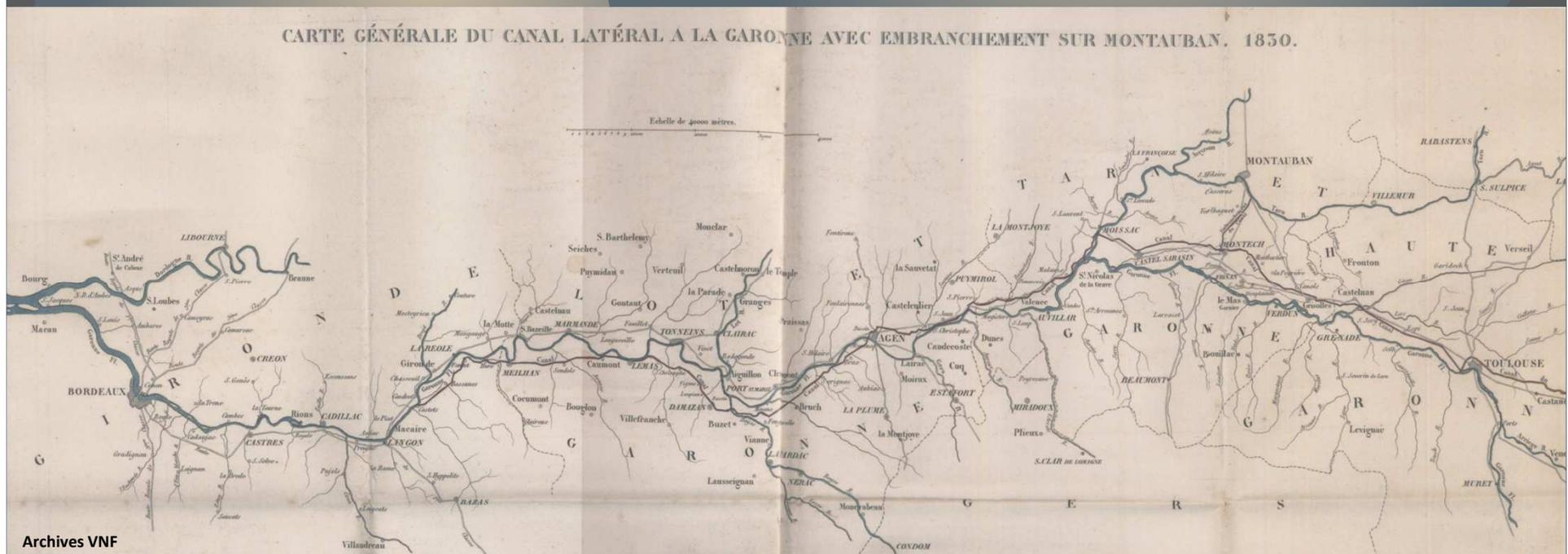


Tracé : du chemin d'eau au chemin des hommes

Deux régions et 4 Départements concernés par le tracé (31, 82, 47, 33).

Tracé de Toulouse jusqu'à Castets-en-Dorthe, à l'intérieur de la Moyenne Garonne. Il est construit à la fois sur des secteurs de terrasse alluviale et dans la plaine inondable.

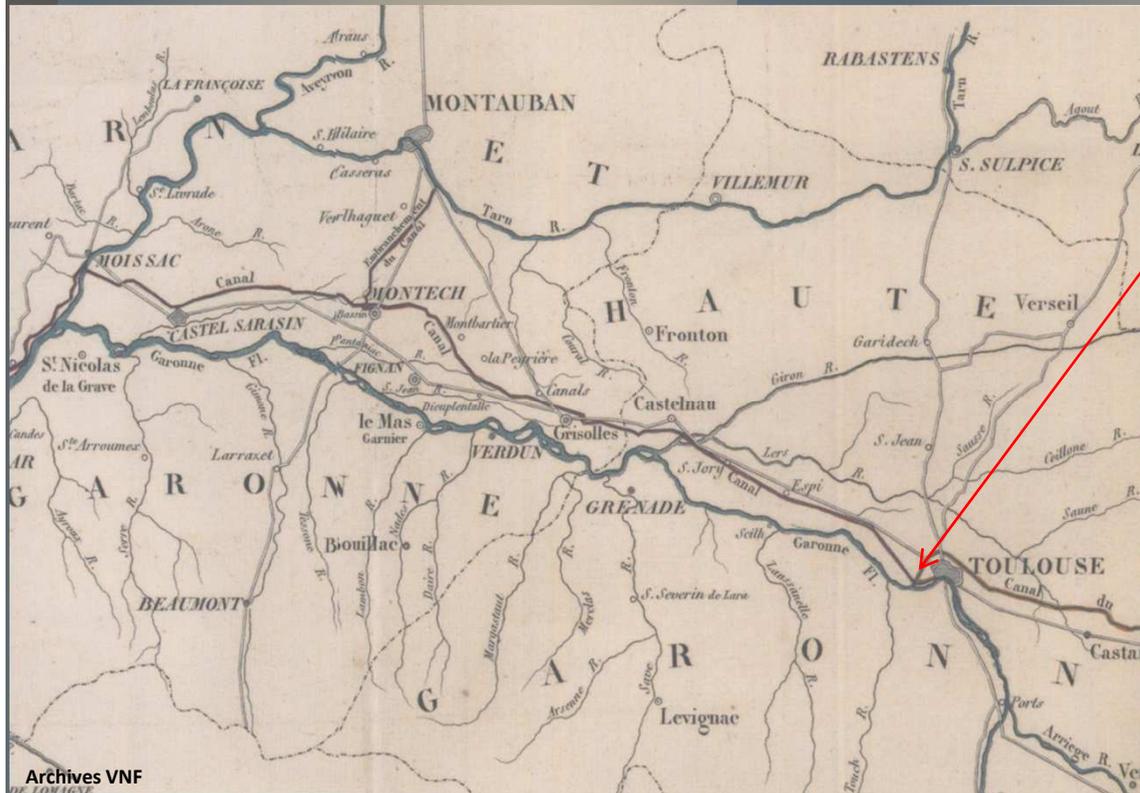
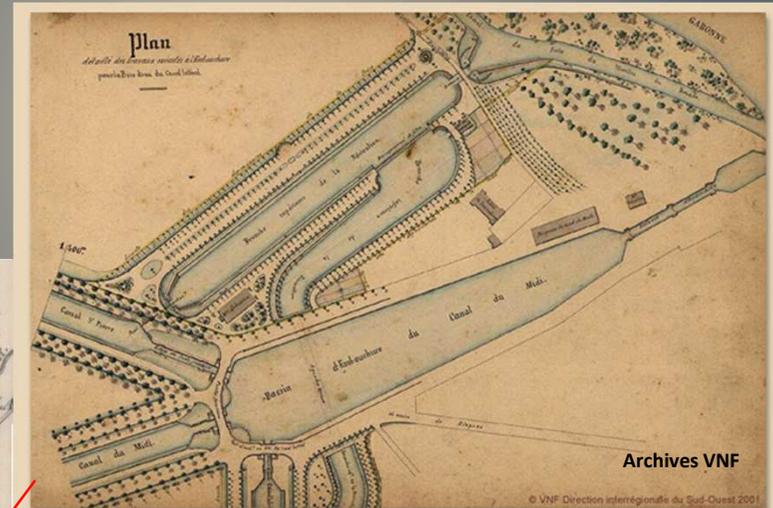
Il traverse plusieurs affluents et passe de la rive droite vers la rive gauche.



Tracé : du chemin d'eau au chemin des hommes

De Toulouse à Moissac (Tarn): essentiel du tracé sur la rive droite (sur la première terrasse alluviale) à l'écart de la Garonne (pas de dialogue entre les deux).

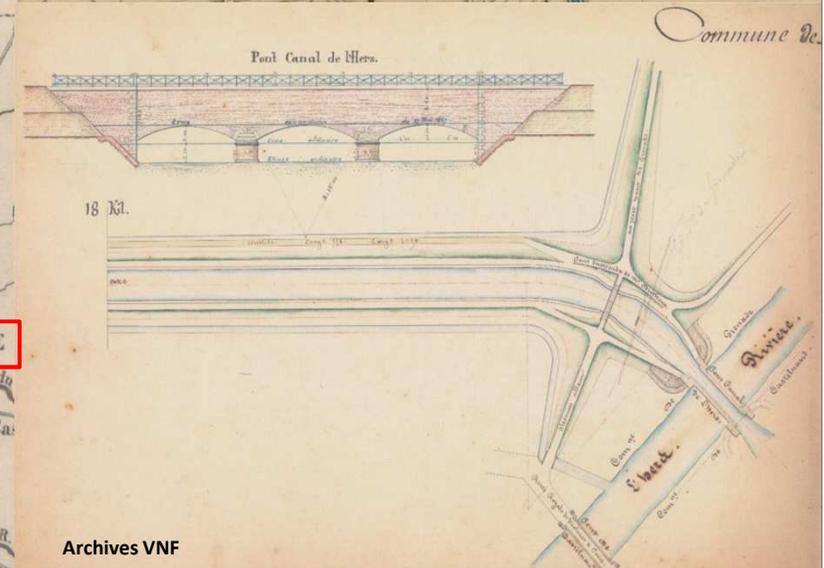
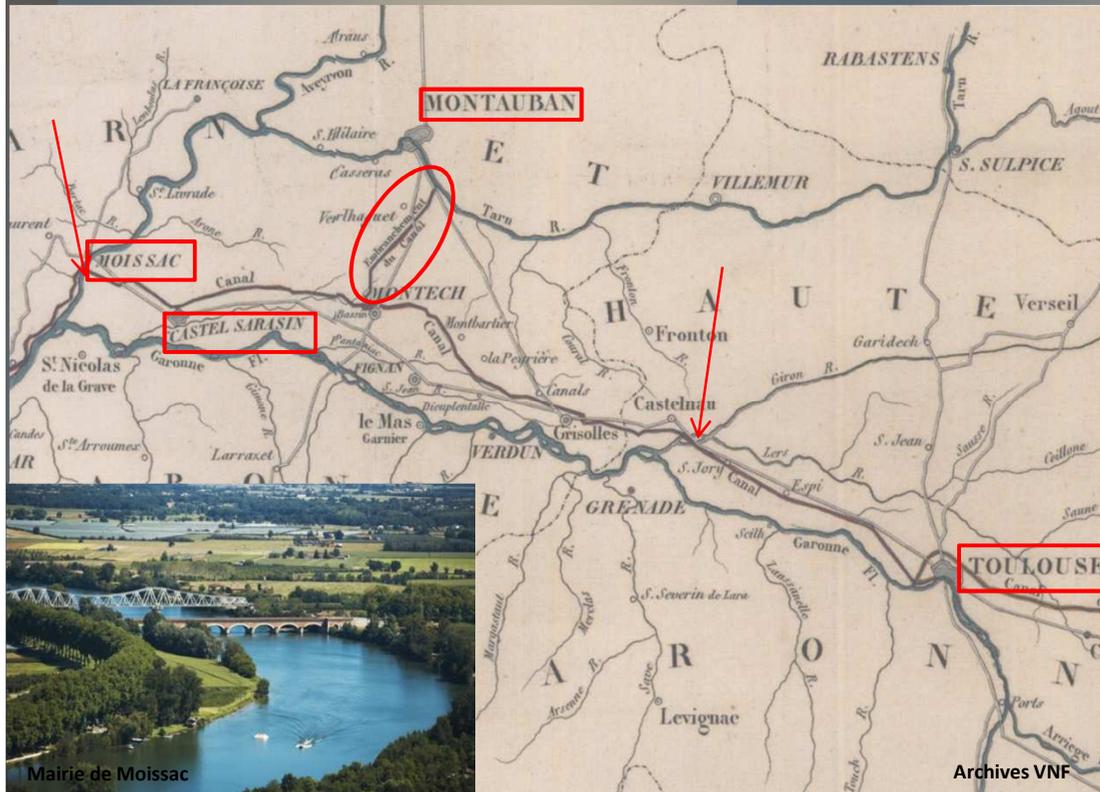
Point de départ: port de l'embouchure (Toulouse).



Tracé : du chemin d'eau au chemin des hommes

De Toulouse à Moissac (Tarn): volonté de récupérer le trafic fluvial du Tarn

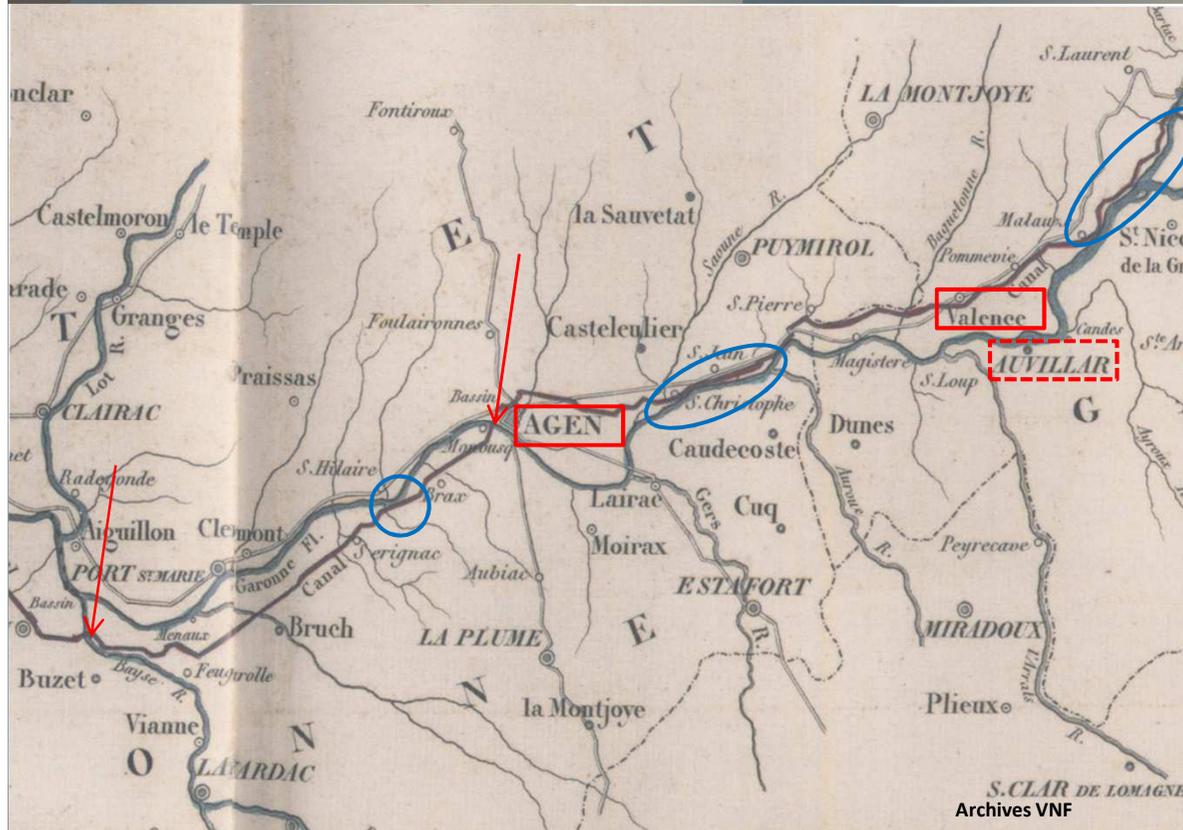
- Traversée de l'Hers (pont canal)
- Jonction avec le canal de Montech (axe commercial du Tarn via Montauban)
- Arrivée à Moissac par le franchissement de la rivière (pont du Cacor)



Tracé : du chemin d'eau au chemin des hommes

De Moissac à Buzet-sur-Baïse: passage de la rive droite vers la rive gauche.

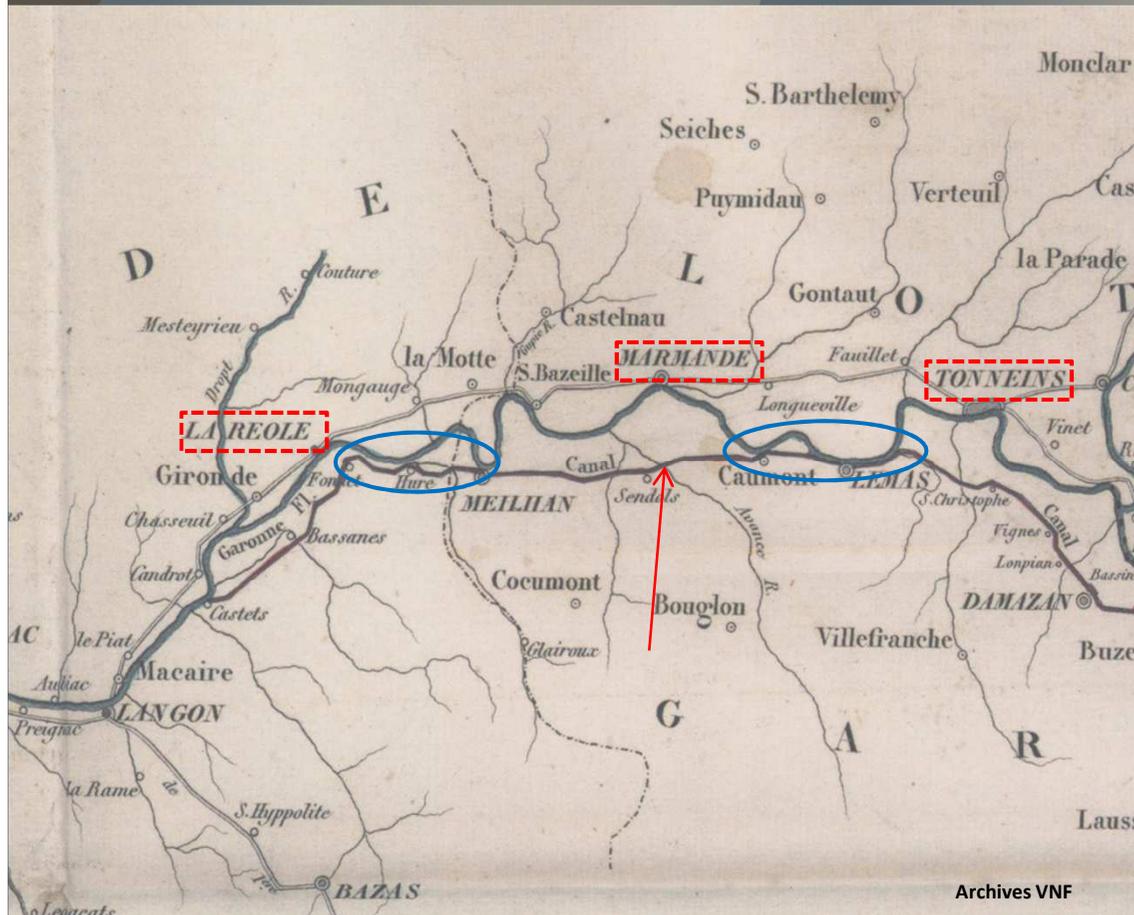
- Traversée de la Garonne (Agen) et de la Baïse (Buzet)
- Le canal longe la Garonne en plusieurs endroits.
- Un grand port fluvial oublié (Auvillar)



Tracé : du chemin d'eau au chemin des hommes

De Buzet-sur-Baïse à Castets-en-Dorthe : tracé situé sur la rive gauche.

- Centres économiques à l'écart du tracé
- Le canal longe la Garonne en plusieurs endroits.
- Traversée de l'Avance (pont canal).



Archives VNF



Carte 1868, AN



Carte 1868, AN

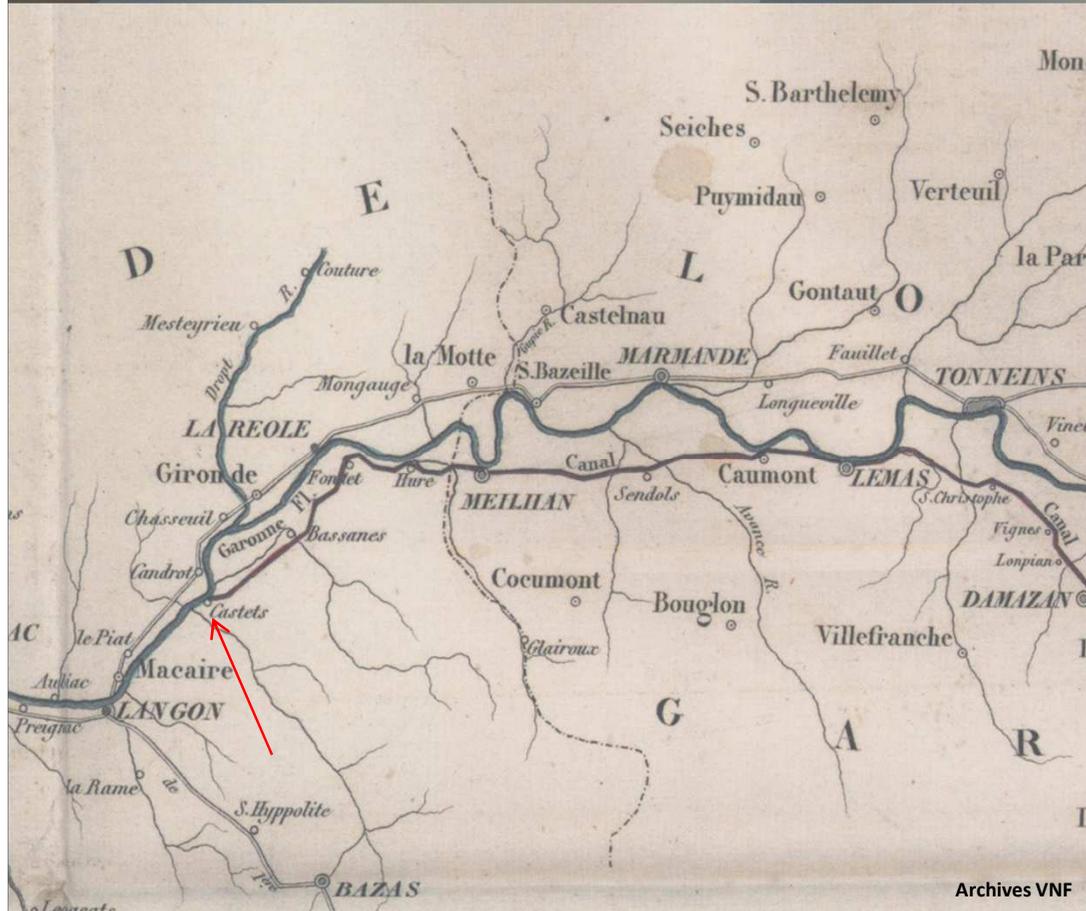
Tracé : du chemin d'eau au chemin des hommes

Débouché du canal latéral dans la Garonne:
Castets-en-Dorthe.

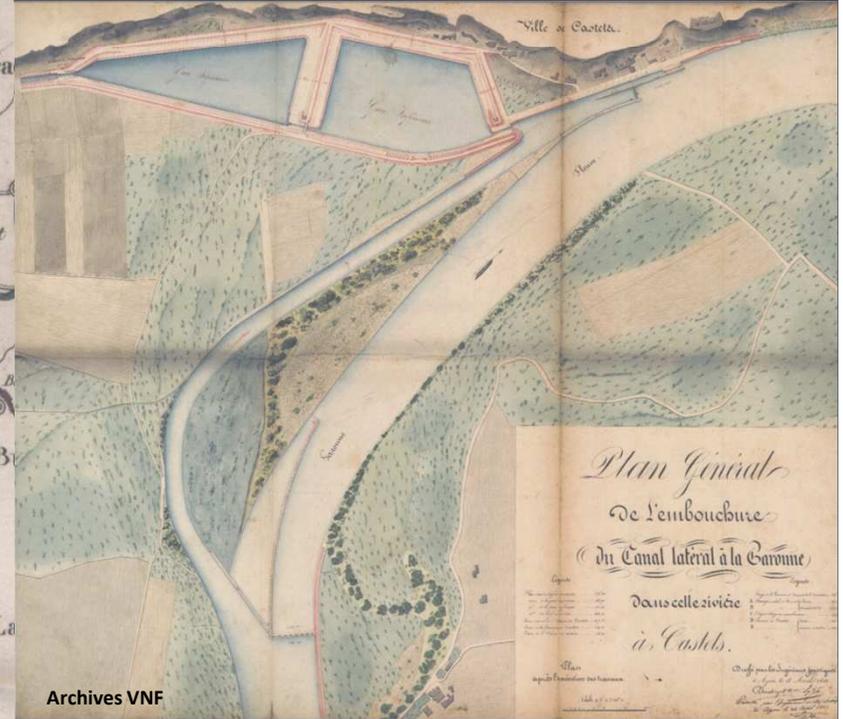
- Arrêt de la marée : La Réole.
- Possibilité de naviguer dans la partie de la Garonne maritime.



Ph Valette, 2013



Archives VNF



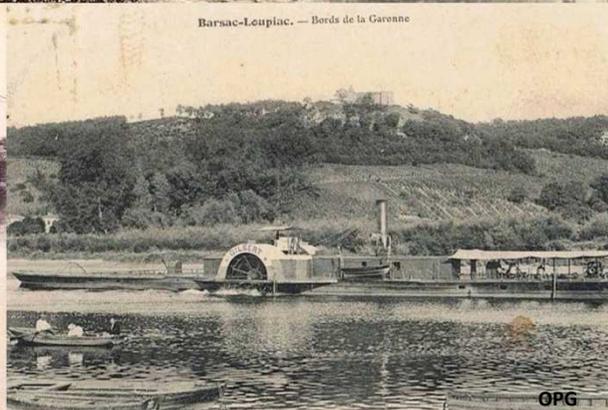
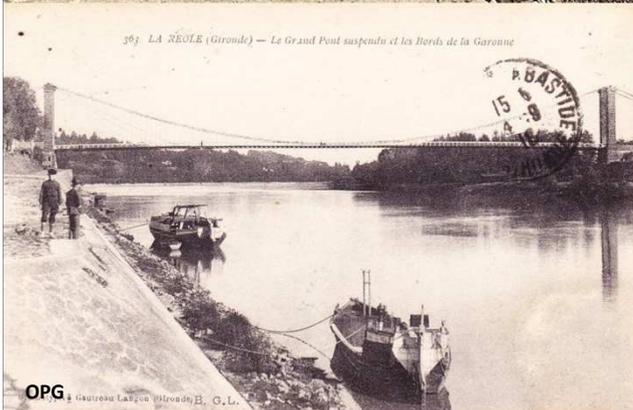
Archives VNF

Une exploitation controversée...

Une concurrence sévère entre le canal et la Garonne.

Longueur par le canal: 193 km, par la Garonne: 235 km.

Bordeaux-Toulouse par le canal: 3 à 4 jours, par la Garonne 12 à 15 jours.

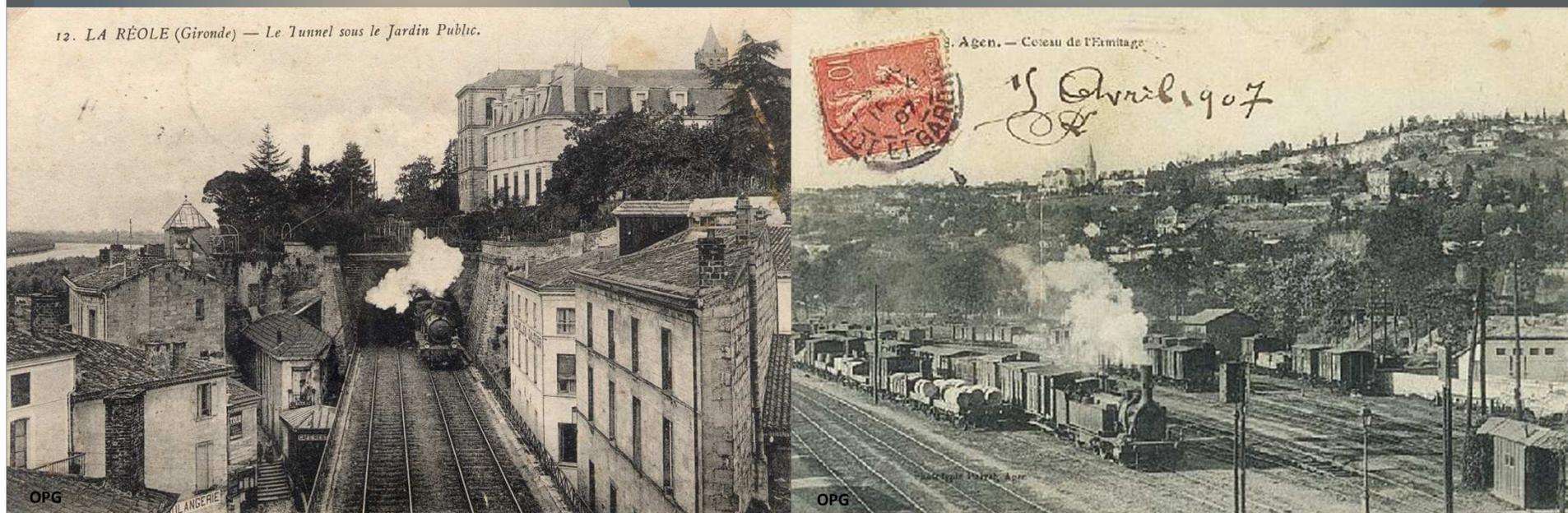


Une exploitation controversée... et un déclin

Une concurrence entre le canal et la voie de chemin de fer.

Loi du 8-15 juillet 1852: canal latéral concédé à la compagnie des chemins de fer de Bordeaux-Sète.

Trafic en 1856 : 47337 t, en 1869: 25824 t, en 1874: 18141 t.



Début du XX e siècle: un renouveau?

Fin du XIXe siècle : projet de transformation des voies navigables entre Toulouse et Bordeaux. Projet non réalisé qui stipulait la création d'un canal maritime Atlantique-Méditerranée (« ouvrir le passage des navires de mer »).

1^{er} janvier 1898: l'Etat récupère le canal. Trafic en 1897 : 72600 t, en 1900: 156534 t, en 1902: 150657 t. Abaissement et uniformisation des droits de navigation.

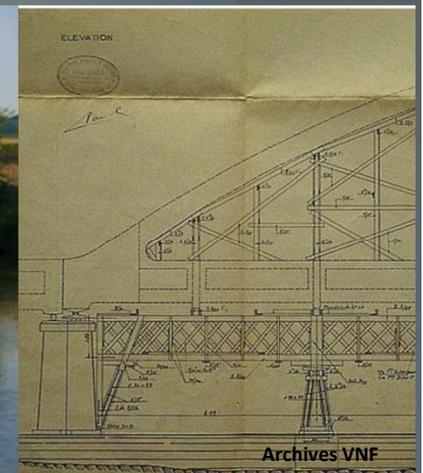
Travaux réalisés pour la mise au gabarit Freycinet du canal: allongement de l'écluse de Castets-en-Dorthe, remplacement des portes en bois par des portes en fer (1920), ponts suspendus remplacés par des ponts bow-string en béton armé (1930 à 1937), allongement des écluses à partir de 1970 et une innovation technique de niveau mondial (système de pente d'eau de Montech pour remplacer le passage de cinq écluses très rapprochées). Trafic en 1963: 490000 t mais la crise pétrolière des années 1970 entraîne le déclin et l'oubli du canal.



Mairie de Montech



Ph Valette, 2012



Archives VNF

« (...) Ce chapitre se termine ainsi par une oraison funèbre, celle de la vie sur le canal. (...) » Vital, 1984

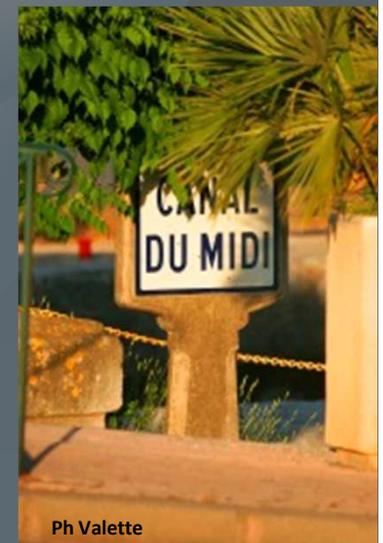
Mais au final, de qui parle-t-on?

Dénominations diverses:

- Canal du Languedoc ou Canal Royal du Languedoc (Ancien Régime), Canal du Midi (Révolution).
- canal latéral à la Garonne (XIXe siècle, Canal de Garonne (appellation récente, fin des années 1990).
- Canal d'Entre-Deux-Mers, Canal de communication des deux mers, Canal des deux mers. Il correspond au canal du midi historique + canal latéral à la Garonne.

Confusion fréquente: canal du Midi = canal latéral à la Garonne

Le canal latéral se trouve entraîné par le succès grandissant de son cousin le canal du Midi classé au patrimoine mondial de l'Humanité en 1996. Conséquence: oubli et glissement vers une « appartenance » au canal du Midi.



Ph Valette

Que reste-t-il du projet initial?

Un paysage spécifique

L'artificialité du canal est double:

- tracé du lit, écluses, pont-canal,...
- alimentation en eau qui permet l'affranchissement du relief.

Mais un canal n'est pas une ligne d'eau isolée, il met en relation d'autres eaux. Il est un complément de la rivière, d'où l'appellation canal latéral de...

Des usages spécifiques :

- navigation commerciale (céréales, pétrole, sables,...)
- Navigation de plaisance
- Tourisme, voie verte
- ...



L'oublié de l'histoire?

Un enfantement difficile et tardif...

Un tracé qui oublie certains centres économiques majeurs (cf Lot-et-Garonne)...

Une concurrence avec le chemin de fer...

Un déclin de la navigation commerciale malgré sa modernisation...

Un canal étouffé par son « illustre voisin »...

... mais un canal à la recherche d'une identité et au centre d'intérêts divers.



Merci de votre attention...

