

Canal du Midi et Canal des deux Mers : points de vue

Conférence du Professeur Robert Marconis

« Canal du Midi : un avenir incertain pour une voie d'eau historique. »



Ce mardi 19 mars 2013, à l'hôtel d'Assézat (salle Clémence Isaure, rue de Metz à Toulouse), Robert Marconis, professeur émérite des Universités, a animé une conférence sur le canal du Midi intitulée : « Canal du Midi : un avenir incertain pour une voie d'eau historique. » Auteur d'un ouvrage "le Canal du Midi" aux éditions Loubatières, ce spécialiste d'urbanisme et de questions de transports a donné une interview à La Voix du Midi, dans laquelle il dresse un constat pessimiste sur l'avenir du Canal. « Les crédits ne sont pas suffisants pour la remise en état du canal et de ses ouvrages d'art et aucun leadership ne s'est réellement dégagé, en l'absence d'un projet global et cohérent ». Au sujet du fret, disparu depuis les années 70 il estime que « il faut revenir aux années 70 quand la principale activité économique du Canal, celle de la batellerie, a décliné progressivement pour laisser la place à la seule activité touristique, celle de plaisance. Avec la batellerie, a disparu une autre dimension importante du patrimoine : la mémoire des hommes... ». Quant à l'état des lieux en milieu urbain, « à Toulouse, cela va être difficile d'effacer 40 ans de « modernisation », notamment aux abords de l'écluse de Matabiau où le béton et des berges mal nettoyées, isolées par d'imposants grillages, donnent une bien triste image de la ville aux voyageurs. On attendait qu'un diagnostic canal accompagne le projet Garonne lancé par la mairie. Rien n'est venu pour le moment » estime le géographe.



Tout n'est pas perdu Monsieur Marconis, la mémoire du fret reste présente. Le rapprochement des passions sera positif. intermodalite.com @mars 2013



Lettre ouverte à Monsieur Marconis : Vous avez fait part lors de votre conférence de mardi 19 mars dernier de votre inquiétude sur l'avenir du canal du Midi. Vous rappelez qu'il avait été prévu aux assises de Revel un autre devenir que celui constaté aujourd'hui. Nous aussi, vu de l'intérieur, professionnels ou particuliers occupant le canal actuellement, avons de bonnes raisons d'être inquiets. L'abattage des platanes ? Il s'accélère et nous découvrons de nouvelles perspectives depuis les rives ou à bord de nos bateaux. Il faudra sans doute supporter la chaleur, mais si les touristes estivants ne connaîtront que le côté négatif de cette nouvelle situation, nous verrons plus loin pendant l'arrière saison et l'hiver sera moins sombre. Et dans cinquante ans, le paysage sera renouvelé: il nous restera les images des géants disparus, que l'on vendait au reste du monde pour attirer les touristes. Non l'inquiétude vient de ce que le canal est devenu, depuis qu'on parle de la maladie des platanes et du coût de la replantation, un nouveau marché pour les entreprises et a suscité de la part des collectivités une effervescence un peu tardive pour "valoriser" le canal. L'inquiétude vient aussi de ces campagnes de presse et de ces enquêtes voulant prouver que le canal est pollué, ce qui justifierait de faire appel à des sociétés spécialisées dans la propreté et la gestion de l'eau. La ficelle est un peu grosse. Nous n'avons pas besoin d'une enquête d'opinion, mais d'une étude sérieuse sur l'état de l'eau et les causes de son éventuelle pollution. Mais surtout, parler de cette possible et, si elle est avérée, très faible pollution, c'est détourner le regard des vrais problèmes. En 1996, il était prévu de garder au canal la mixité de ses usages, développer le tourisme mais conserver et soutenir le transport de marchandises. Le travail des lobbies pro-camion et l'attrait de l'argent facilement gagné a fait oublier ce qui est pourtant le sens premier et fondamental du canal. Depuis, le canal s'est retrouvé quasi abandonné sur les deux tiers de son parcours entre Bordeaux et Sète. Lors du Congrès Mondial qui aura lieu en septembre à Toulouse, les gens de l'eau seront là, habitants, péniches à passagers, associations, mais aussi la Chambre Nationale de la Batellerie qui représentera la profession d'artisan batelier. La Mémoire des Mariniers du Midi sera là aussi pour rappeler qu'il y a à peine plus de 30 ans 200 péniches naviguaient entre Bordeaux et Marseille. Tous ces gens seront là pour dire non à la marchandisation du canal, non au Riquet Land voulu par certaines collectivités à la courte vue. Je suis moins pessimiste que vous, M.Marconis. Aujourd'hui, il y a toujours 200 péniches qui stationnent, naviguent ou travaillent sur le canal. Ce sont elles qui font la vie ! du canal, même si la plupart ne bougent pratiquement pas. Elle ! s sont encore là quand les touristes sont partis, et que les plastiques blancs s'entassent dans les ports. Et sans nul doute, puisqu'on entame le débat sur la transition énergétique et que chaque village, chaque ville, chaque département, chaque région a son plan climat et la volonté d'encourager le report modal, il est sur que nous aurons bientôt le retour des péniches chargées sur le canal. Silencieuses, économes et sûres, elles emprunteront à nouveau ce chemin d'eau pour le transport de marchandises. Avec une gouvernance unique, capable de mettre un frein à des aménagements locaux qui mettent en danger son unité et sa navigabilité, et qui puisse encourager des projets liés à la navigation, le canal reprendra une dynamique en tant que voie de communication et d'échange entre les régions.

Vivre Le Canal

SAS L'EQUIPAGE
Portable : 06 12 94 47 15
www.vivre-le-canal.fr