



HAL
open science

Le canal du Midi à Toulouse, entre modernisation et patrimonialisation : le projet d'autoroute du canal de 1962 à 1983

Juliette Saunier

► To cite this version:

Juliette Saunier. Le canal du Midi à Toulouse, entre modernisation et patrimonialisation : le projet d'autoroute du canal de 1962 à 1983. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01764969

HAL Id: dumas-01764969

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01764969>

Submitted on 12 Apr 2018

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

1962-1983

Le Canal du Midi à Toulouse, entre modernisation et patrimonialisation

LE PROJET D'AUTOROUTE DU CANAL

SAUNIER Juliette



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SEMINAIRE Architecture Territoires et Sociétés
Soutenance le 21/09/2016

Sous la direction de :
Enrico CHAPEL, Constance RINGON,
Laurence CHEVALIER, Anne PERE,
Stéphane Gruet



Résumé:

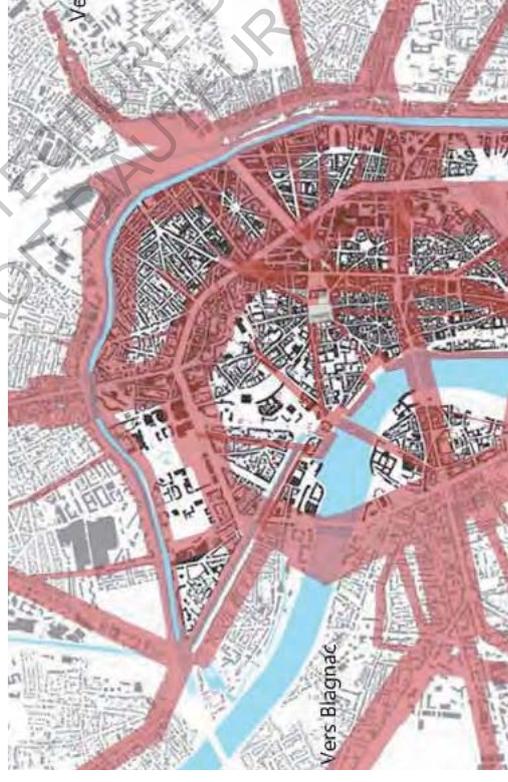
A Toulouse comme en France les années 1960 sont marquées par une volonté de modernisation qui se traduit notamment par la généralisation de l'automobile. L'avenir du canal du midi pourtant ancré depuis 1681 dans la ville est alors menacé par un projet d'autoroute dans son lit. Mais en 1973, le projet en étude depuis une dizaine d'années est abandonné. Alors que le canal fête ses 350 ans et que la ville organise des manifestations autour de cet élément emblématique, nous pouvons nous questionner: Comment le revirement de contexte autour du canal s'est il produit? Quels ont été les rôles des acteurs? Et enfin le canal a t il été réellement sauvé? L'étude de nombreux documents des archives municipales de Toulouse permet de retracer l'aventure périlleuse du canal de 1962 à 1983. La diversité des documents étudiés (échanges entre acteurs, plans et articles de presse) permet d'être au coeur des prises de décisions tout en ayant les échos populaires. Enfin la dimension paysagère est apportée à travers une analyse sur site.

Mots-clés : Canal du Midi, automobile, patrimonialisation, environnement, projet urbain

Summary:

In Toulouse and in France, 1960s are characterized by a will of modernisation which led in particular to an automobile spread. Although the «Canal du Midi» has existed since 1681 in Toulouse, his future was threatened by an highway project. However after over a decade of studies the project was abandoned in 1973. While the canal is celebrating its 350th anniversary and the town is organizing events, we can ask several questions: How did the context evolved? What was the influence of relevant actors? And then has the canal really been saved? Thanks to municipal archives the perilous adventure of the canal since 1965 to 1983 has been studied. The panel of sources (exchanges between actors, plans, article) allows to get to the heart of decision-making having also population feedbacks. Finally the site analysis adds the landscape dimension of the canal which is its heart.

Mots-clés : Canal du Midi, automobile, heritage, environment, urban planning



REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier vivement toute l'équipe pédagogique du séminaire Architecture, Territoires et Sociétés qui m'ont permis de découvrir tout au long de l'année l'élaboration d'une recherche en école d'architecture. La liberté du choix de mémoire tout en ayant des lectures proposées m'a semblé une excellente approche puisqu'elle permet une responsabilisation de notre part ainsi que de trouver un sujet à notre image et témoigne d'une confiance des enseignants vis-à-vis des étudiants. J'ai aussi pu apprécier la continuité dans l'enseignement et l'accompagnement qui caractérise ce séminaire.

Je souhaiterais remercier plus particulièrement Enrico Chapel et Constance Ringon qui ont suivi l'évolution de ce mémoire avec exigence et bienveillance.

Je tiens à remercier les Archives Municipales de Toulouse dont les ressources sont infinies.

Je souhaiterais également remercier Samuel Vannier, archiviste du patrimoine aux Voies Navigables de France qui a pu se rendre disponible et me renseigner, ainsi que Robert Marconis, auteur de nombreux ouvrages sur le canal et professeur émérite à l'université du Mirail qui m'a fait partager sa vision du canal et m'a permis d'éclaircir de nombreux points et de relier de multiples informations.

SOMMAIRE

1

0. INTRODUCTION

PROBLÉMATIQUE & HYPOTHÈSE	3
MÉTHODE DE RECHERCHE	4
CORPUS	5

7

I. UNE COURSE GÉNÉRALE À LA MONDIALISATION

1 - UN CONTEXTE NATIONAL DE CROISSANCE	
A - Une croissance qui implique de reconsidérer la politique d'aménagement du territoire	7
B - L'automobile au centre des préoccupations	7
C - L'influence du modèle américain : «expressway»	10
D - Rapport Buchaman : l'automobilisation, une préoccupation européenne	11
2 - TOULOUSE DOIT SE MODERNISER POUR NE PAS RESTER EN RETRAIT	12
A - Croissance économique et démographique de Toulouse	12
B - Toulouse est désignée comme métropole d'équilibre	13
C - Un état de la voirie problématique	13

18

II. LES MUTATIONS DU CANAL DU MIDI SOUS L'INFLUENCE DU CONTEXTE DE MODERNISATION

1 - PLACE DU CANAL DU MIDI DANS TOULOUSE	
A - Un Canal qui perd sa fonction d'infrastructure de transport fluvial	18
B - Un Canal dont le positionnement est stratégique	19
2 - LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET UTILISANT LE CANAL COMME VOIE ROUTIÈRE	19
A - 1958 : Un changement de municipalité essentiel dans le projet du Canal	20
B - 1962 : Les premières esquisses du projet d'autoroute du Canal	23
C - 1965 : L'autoroute dans le Canal est concrétisée dans le schéma BADANI	25
D - 1966 - 1967 : Des discussions sur la réalisation de l'autoroute dans le Canal	27
E - Juillet 1968 : Le groupe de travail Loriferme rend son étude	29
F - Août 1968 : Le futur engagé	31
G - 1971 : Des études pour la réalisation de voies sur berges	32
3 - DES NÉGOCIATIONS ENTRE LES INSTRUCTIONS	36
A - L'état et le Consortium pour la modernisation des Voies Navigable	36
B - Le Groupe Central de Planification Urbaine et de la Municipalité	37
C - L'état de Municipalité	38

39 III. UNE PRISE DE CONSCIENCE DU PATRIMOINE CONDUISANT À UN ÉTAT MIXTE DU CANAL

1 - DANS LES ANNÉES 1970, LE PATRIMOINE
ET L'ENVIRONNEMENT COMMENCENT À
FAIRE PARTIE DES DÉBATS

2 - À LA FIN DES ANNÉES 1970, PRISE
DE CONSCIENCE DU PATRIMOINE ET DE
L'ENVIRONNEMENT 42

3 - MAIS LES MODIFICATIONS SUR LE CANAL
ONT ÉTÉ RÉALISÉES 45

A - Bétonnisation des Berges du Canal 45

B - Modernisation partielle du Canal 52

C - Adaptation des ponts à l'autoroute 55

64 IV. CONCLUSION

67 V. BIBLIOGRAPHIE

70 VI. TABLE DES
ILLUSTRATIONS

INTRODUCTION

C'est à la suite de l'exposition « Toulouse en Vu(e)s »¹ au Couvent des Jacobins, que je me suis intéressée à la place du Canal du Midi dans Toulouse. Au travers des différentes cartes qui nous avaient été présentées, on pouvait clairement voir l'évolution de l'urbanisation de la ville. Dans un premier temps, contenue jusqu'aux remparts² puis au XIX^{ème} elle s'étend jusqu'au Canal du Midi³ et enfin au-delà du Canal avec la création des faubourgs⁴. En me rendant aux Archives Municipales de Toulouse dans le but de développer la question du Canal du Midi comme limite dans la ville, j'ai découvert un élément qui m'a interpellé. Il s'agit du projet d'autoroute dans le lit du Canal dans sa traversée de Toulouse dans les années 1960. A quelques mois du 20^{ème} anniversaire⁵ de l'inscription du Canal du Midi au patrimoine mondial de l'UNESCO et au 350^{ème} anniversaire du Canal du Midi⁶, et à une époque où le patrimoine est valorisé, un tel projet m'a paru impensable. Ainsi si je me suis dirigée vers l'étude de ce projet qui n'a finalement pas abouti c'est pour mieux comprendre l'état actuel du Canal et les incidences présentes, si elles existent, d'une volonté passée. Saisir les contextes entourant le projet d'autoroute dans le lit du Canal a été pour moi essentiel car ils influencent sans nul doute les décisions qui ont été prises.

Le Canal du Midi est un élément identitaire de la ville de Toulouse, au même titre que ses briques roses et l'aéronautique. Présent depuis la fin du XVII^{ème} siècle, le Canal a été inauguré en 1681 après 14 ans de travaux, sous le règne de Louis XIV. Il est l'œuvre de Pierre Paul Riquet, fermier des gabelles pour le Languedoc⁷. Le Canal naquit de la volonté d'améliorer le réseau de communication et de relier la Méditerranée à l'Atlantique, désir qui datait déjà du siècle précédent. En 1681, le Canal du Midi relie Toulouse à l'Etang de Thau, avec ses 240km, ses 63 écluses et 130 ponts⁸, le Canal est une véritable prouesse technique. Pierre Paul Riquet avait ainsi eu le génie de penser aux cours d'eau de la montagne Noire pour alimenter le Canal et de concevoir le seuil de Naurouze, point le plus haut du canal où l'eau se partage vers l'atlantique et vers la méditerranée. Le Canal, comme voie de transport fluvial permet le développement de Toulouse au XVIII^{ème} siècle et a également servi pour l'irrigation des cultures. Le Canal fût ainsi un outil de développement économique essentiel pour Toulouse et la région.

Le Canal du Midi va passer par différentes phases de croissance et de déclin selon les acteurs impliqués et le contexte national. Ainsi la première moitié du XIX^{ème} siècle est à la modernisation du Canal et à l'accélération du transport, notamment avec le service de navigation accélérée avec des barques « à sillage rapide ».⁹ Toutefois à partir de 1855, la concession des canaux du Midi est obtenue par la Compagnie des Chemins de Fer du Midi et deux ans plus tard, la ligne de chemin de fer Bordeaux-Toulouse-Sète est achevée, signant le début d'une compétition pour le transport des marchandises. L'Etat rachète le Canal en 1897 et au début du XX^{ème} siècle, la volonté est de moderniser le Canal pour le

¹ Exposition visitée le 1^{er} octobre 2015, organisée par les Archives Municipales de Toulouse <http://www.archives.toulouse.fr/nous-connaître/actualités-informations/toulouse-en-vue-s-1515-2015>

² Source anonyme. *Toulouse : Plan de la ville de Tholouse*. Toulouse, Archives Municipales, début XVII. (Réf : Archives Municipales: 20 Fi 359)

³ Atlas National. *Plan de la ville de Toulouse*. Toulouse, Archives Municipales, fin XIX.

⁴ JAUSSELY, Léon. *Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension : plan des zones*. Toulouse, Archives Municipales, 1931.

⁵ Le 7 décembre 1996, le Canal du Midi est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plaquette-classement-BAT_cle516197.pdf

⁶ 350^{ème} anniversaire de la rigole d'essai de Pierre Paul Riquet <http://museecanaldumidi31.blogspot.fr/2015/07/350e-anniversaire-de-la-rigole-dessai.html>

⁷ MARCONIS, Robert, Jean-Loup MARFAING, Jean-Christophe SANCHEZ, Julien GIEULES. *Le Canal du Midi, Regards sur un patrimoine*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 2012.

⁸ Ces données sont celles de 2016, en 1681, ce sont 99 écluses qui s'échelonnent de Toulouse à Agde. De plus, Riquet n'avait pas prévu de ponts enjambant le Canal, ou très peu.

⁹ MARCONIS, Robert, Jean-Loup MARFAING, Jean-Christophe SANCHEZ, Julien GIEULES. *Le Canal du Midi, Regards sur un patrimoine*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 2012. Pge.11

mettre au gabarit 300Tonnes.¹⁰ Ainsi en 1913 un programme est budgété pour cette remise aux normes mais est arrêté avec le début de la première guerre mondiale. La seconde moitié du XX^{ème} siècle marque le déclin du trafic de la voie d'eau avec la rude concurrence du trafic routier. De plus, le Canal n'est pas aux normes du gabarit Freycinet (350T ; 38m), les péniches de ce gabarit ne peuvent donc pas effectuer la traversée de Toulouse. Face à la nécessité de modernisation, un Consortium pour la modernisation¹¹ du Canal est créé en 1952. Ce Consortium réunit différents acteurs ayant pour objectif commun de pousser l'Etat à faire les études nécessaires pour la modernisation. Toutefois la modernisation du Canal du Midi dans sa traversée de Toulouse semble coûteuse et compliquée étant donnée la forte pression urbaine dans le centre.¹²

Avec les Trente Glorieuses, la croissance démographique est forte, les villes doivent reconsidérer leur politique d'aménagement et leur politique foncière. L'automobile devient le moyen de transport utilisé par toutes les familles, en 1960 les transports en commun sont mal vus.¹³ Toulouse est saturée par le trafic routier¹⁴ et la seule solution pour améliorer la circulation, est la « nécessaire adaptation de la ville à la voiture », selon la formule de Georges Pompidou (Premier Ministre de 1962 à 1968 et Président de la République de 1969 à 1974).¹⁵

De cette conjoncture naît le projet d'autoroute dans le Canal. Des Herbettes aux Ponts Jumeaux, l'autoroute du Canal a été imaginée pour desservir le centre-ville via des échangeurs. Le Canal en lui-même aurait été dévié par la vallée de l'Hers suivant le tracé actuel de l'autoroute A61.¹⁶ Mais le cas du Canal du Midi n'est pas unique en France, en 1964 le Plan autoroutier pour Paris prévoit de couvrir le Canal Saint Martin¹⁷ à Paris pour faire passer la voie rapide Nord-Sud mais ce projet fut abandonné. Le canal de Givors¹⁸ eut moins de chance et il fut recouvert en 1970 pour permettre le passage de l'autoroute A47. L'existence d'autres projets similaires attestent de l'existence d'un contexte global influençant les décisions prises.

Le but de cette recherche est de comprendre la genèse du projet d'autoroute dans le Canal et les évolutions qui ont eu lieu. Cette compréhension passe par l'étude du rôle des différents acteurs y ayant participé ainsi que les contextes entourant le projet. Enfin je souhaiterais déterminer l'influence que ce projet avorté a eu ou non sur l'état actuel du Canal à travers une étude du paysage actuel entourant le canal. Mon étude ira de 1962, date qui correspond au premier document portant sur l'autoroute dans le canal, à 1983 qui correspond à la fois à la fin du mandat de Pierre Baudis et à l'arrêt de la modernisation du Canal du Midi.

¹⁰ *Ibid*, Page11.

¹¹ Réf 37W39. PELLETIER, Emile. *Rapport moral présenté à l'assemblée générale du 20 octobre 1967 par le consortium pour la modernisation et le développement des voies navigables atlantique-méditerranée*. Toulouse, 20 octobre

¹² Dans les années 1970, les écluses des tronçons de Toulouse à Ayguevives et d'Agde à Béziers sont modifiées pour la mise au gabarit Freycinet du Canal. MARCONIS, Robert, Jean-Loup MARFAING, Jean-Christophe SANCHEZ, Julien GIEULES. *Le Canal du Midi, Regards sur un patrimoine*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 2012. Pge.11.

¹³ DUPUY, Gabriel. *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*. Paris, Publications de Recherches Urbaines, 1975. Pge. 82.

¹⁴ Midi Pyrénées Magazine. **Problèmes de la circulation à Toulouse**. [Réalisé le 17 /11/1962] Interview des usagers toulousains et de Louis Bazerque sur les causes et les solutions du problème de circulation à Toulouse. [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. INA. [8.'31] Disponible sur : < <http://www.ina.fr/video/RBC9412092045> > (Consulté le 18/02/2016)

¹⁵ FLONNEAU, Mathieu. « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile ». *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999. pp. 30-43.

¹⁶ Réf 37W39. Auteur non précisé. Note : L'utilisation de la traversée du Canal du Midi dans sa déviation par la vallée de l'Hers. Toulouse, 31 décembre 1962.

¹⁷ <http://canalsquare.blogspot.fr/2013/09/le-canal-saint-martin-devient-une.html>

¹⁸ http://projetbabel.org/fluvial/rica_givors-canal.htm

PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESE

Alors que les projets d'utilisation du Canal comme voie routière sont sérieusement à l'étude par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, des contestations citoyennes commencent à se faire entendre. **Mais comment ce contexte a-t-il évolué, de l'adaptation de la ville à l'automobile au risque de sacrifier le canal dans sa traversée de la ville, à la volonté de conservation de cet élément patrimonial ?** On retrouve un véritable clivage entre les années 1960, qui correspondent à la toute automobilisation et les années 1970 où l'on se soucie du patrimoine et de l'environnement.

Dans cette évolution de contexte, nous pouvons nous demander **quel a été le rôle au niveau national et municipal des acteurs du projet ?** En effet, l'étude des actions des décideurs apporte un nouvel éclairage sur le projet.

Enfin, l'autoroute dans le Canal n'a pas été créée donc **le projet n'a pas abouti mais la ville de Toulouse en garde-t-elle des traces ?**

Je fais l'hypothèse d'un compromis entre deux époques, l'époque de la toute automobilisation et de la modernisation et l'époque du soucis de l'environnement et du patrimoine. Le Canal du Midi à Toulouse s'est trouvé pris entre deux tendances et entre divers intérêts soutenus par des acteurs nationaux et municipaux. Le devenir du Canal a pu être questionné car sa fonction initiale d'infrastructure fluviale était remise en question et sa transformation en infrastructure routière permettait de lui rendre une utilité tout en répondant aux nécessités du présent. L'état du Canal dans sa traversée de Toulouse est mixte, il se compose de contradiction : le piéton s'oppose à la voiture, les chemins de berge piéton font face aux voies sur berges, les ponts élargis et les écluses modernisées et bétonnées écrasent les ouvrages traditionnels. Certes le Canal du Midi dans sa traversée de Toulouse a été sauvegardé, c'est un élément emblématique du patrimoine toulousain. Mais de grands boulevards sont présents de chaque côté du Canal, à certains endroits il y a des voies sur berge, des ponts ont été détruits et d'autres construits. De plus, la rocade a été construite à Toulouse et la portion d'autoroute A61 (rocade Ouest) correspond au tracé de la déviation du Canal par la vallée de l'Hers.

Afin de répondre à ma problématique j'ai composé ce mémoire selon trois axes qui s'organisent à la fois de manière chronologique et évoluent spatialement en partant d'un large champ qui se réduit. Le premier axe correspond au contexte général de modernisation au niveau national et toulousain dans les années 1960. Cette partie permet de comprendre l'état d'esprit de l'époque et les tendances qui mènent aux projets de modification du Canal, nous conduisant ainsi à la seconde partie. Celle-ci traitera des mutations du Canal du Midi sous l'influence de ce contexte et nous pourrons ainsi voir l'évolution du projet d'autoroute dans le Canal et de voies sur berge. Et enfin en troisième lieu nous verrons les changements de mentalité avec la prise de conscience du patrimoine et de l'environnement dans les années 1970 qui mène à l'état hybride du Canal qui sera lui aussi étudié dans cette dernière partie.

METHODE DE RECHERCHE

Ma méthode de recherche a consisté dans un premier temps à m'approprier le sujet du Canal du Midi afin de le resituer spatialement et historiquement. Ensuite l'étude des documents présents aux archives traitant spécifiquement du projet d'autoroute dans le Canal s'est faite en parallèle avec l'étude du contexte national et toulousain.

En regardant comment j'ai procédé pour ce mémoire, je réalise que j'ai utilisé une méthode inductive. En effet, je suis partie d'observations liées au cas concret du Canal du Midi notamment sur les évolutions dues au projet d'autoroute. Ces observations m'ont permis de formuler des hypothèses et de généraliser au contexte national, le cas du Canal du Midi, c'est-à-dire que la modernisation et l'automobilisation est générale en France et le Canal est représentatif des évolutions des années 1960.

Je tiens à souligner l'importance de la recherche aux Archives dans mon sujet puisqu'elles sont au cœur de ma recherche du début à la fin. En effet, j'ai pu me rendre compte de l'importance qu'a eu le projet d'autoroute dans le Canal en découvrant, sans les chercher, de nombreux échanges aux Archives couvrant la période de 1960 à 1988. Ainsi j'ai débuté mes recherches sans idées préconçues et sans avoir la volonté de trouver précisément telle ou telle information. Tout au long de mes recherches aux Archives, j'ai pu me rendre compte de la richesse et de la difficulté d'avoir accès aux sources primaires qui composent les documents des Archives car tout le travail d'interprétation reste à faire.

Pour construire mon propos, j'ai eu l'occasion de rencontrer différentes personnes spécialistes dans divers domaines et auteurs de livres sur le Canal du Midi. Tout d'abord, Samuel Vannier, archiviste des Voies Navigables de France et Robert Marconis, professeur de géographie à l'université du Mirail et spécialiste de l'urbanisme. Ces échanges m'ont permis d'avoir la vision de deux experts sur le Canal du Midi pour développer mes propres hypothèses.

Afin de traduire les projets spatialement, je réaliserai des cartes et schémas qui auront aussi pour finalité de traduire l'évolution temporel des manières de penser.

Dans ma recherche, il ne faut pas oublier que le Canal du Midi est un élément réel encore présent dans la ville. On peut le considérer également comme une source primaire qu'il reste à interpréter. J'ai donc cherché à trouver des endroits concrets le long du Canal représentatifs pour mon étude, notamment de l'influence du projet d'autoroute sur le Canal. Il était important pour moi de confronter ce que je lisais dans les rapports et voyais en plan au concret de la réalité. Pour cela, je vais donc utiliser des illustrations actuelles représentatives des modifications sur le Canal pour effectuer une analyse paysagère.

CORPUS

Pour élaborer ma problématique et ensuite y répondre, j'ai tout d'abord cherché à avoir plus d'informations sur le Canal, plusieurs livres complets traitent de cet ouvrage d'un point de vue historique, technique et géographique. Mais le projet d'autoroute dans le Canal est très brièvement mentionné ou même totalement omis. C'est pourquoi, je me suis essentiellement basée sur les documents que j'ai trouvés aux Archives Municipales de Toulouse et aux Archives des Canaux du Midi pour construire mon propos. Parmi ces documents, nombreux sont les échanges entre les protagonistes du projet (Président du Groupe Central de Planification Urbaine, Préfet de la région Hautes-Pyrénées, Maire de Toulouse, Ingénieur en chef de la ville) parfois étayés par des schémas. L'étude des cartes et schémas m'a permis de resituer spatialement le projet et a été très important dans la recontextualisation du projet à l'échelle de la ville.

Pour cette étude, la difficulté de la recherche aux archives a été de relier les différents échanges, qui souvent sont espacés de plusieurs mois ou années, afin de comprendre le déroulement des événements dans leur ensemble. Cette compréhension permet de déduire des tendances dans le projet lié à tel ou tel acteur et selon le contexte global.

Mon corpus est composé de six dossiers d'archives, parmi lesquels cinq proviennent des Archives Municipales de Toulouse et le dernier des Archives des Voies Navigables à Toulouse. Ils regroupent différents échanges entre les acteurs du projet : le préfet de la région Midi-Pyrénées, le président du Groupe Central de Planification Urbaine, le délégué général du Consortium pour la modernisation et le développement des voies navigables atlantique méditerranée, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Toulouse chargé du Service des Canaux du Midi et latéral à la Garonne. Ces différents échanges permettent à la fois de comprendre l'évolution du projet d'autoroute et de situer le rôle de chacun des acteurs. Des articles de presse et des écrits de Louis Bazerque et Pierre Baudis permettent de resituer l'état d'esprit de la population.

I. UNE COURSE GENERALE A LA MODERNISATION

1. Un contexte national de croissance

A. Une croissance qui implique de reconsidérer la politique d'aménagement du territoire

Suite à la Seconde Guerre Mondiale, la France est à reconstruire sur le plan économique, politique et social. Nous sommes au temps de l'Etat providence-tout-puissant, dont la place est renforcée par les nationalisations de l'après-guerre (banque, mines, usines) et le contrôle des prix qui lui permettent de maîtriser les évolutions économiques. En 1946¹⁹, le général de Gaulle crée le Commissariat général du Plan, une institution française chargée de définir la planification économique du pays via des plans quinquennaux et cela jusqu'en 2006. Cette institution est rattachée directement au Président de la République qui se porte garant de sa bonne application.

De 1946 à 1961 les trois plans de la Reconstruction (I°, II°, et III° Plans)²⁰ sont élaborés. Ils s'appliquent à plusieurs secteurs tels que l'agriculture, l'industrie, le bâtiment, les travaux publics et ont pour objectif la modernisation et ainsi l'amélioration des conditions de vie. Le premier plan de modernisation et d'équipement (plan Monnet) répond au dilemme « Modernisation ou Décadence »²¹, la modernisation semble être l'unique solution à la situation de l'après-guerre. A partir du III° Plan (1958-1961), c'est avec le retour de Charles de Gaulle au pouvoir que l'accent est mis sur la nécessité de prévoir à long terme (1955-1975) les travaux de planification. ²² Il parle des plans comme d'une « ardente obligation »²³. La France des années 1960 est engagée dans une période de croissance soutenue, ainsi les plans de croissance (1962 -1975) succèdent aux plans de la Reconstruction. Ils regroupent les IV°, V° et VI° plans. Au cours du V° plan, en 1966, le Ministère des Travaux Publics et des Transports et celui de la Construction fusionnent pour donner le Ministère de l'Equipement.

B. L'automobile au centre des préoccupations

La nécessité de développer le réseau routier

En France, les flux engendrés par l'essor du parc automobile sont importants puisque le nombre de véhicules passe de 2,31 millions en 1950 à 6,24 millions en 1960 et il continue de croître. ²⁴

¹⁹ <http://www.gaullisme.fr/2011/08/02/commissariat-general-du-plan/>

KERHERVE, Alain. *Commissariat général du plan*. Gaullisme.fr, 02/08/2011. (consulté le 03/03/2016)

²⁰ <http://www.vie-publique.fr/documents-vp/plans1-2.pdf>.

Gouvernement français. *Le Plan - LES PLANS DE LA RECONSTRUCTION : 1946-1961 - plans1-2*. (consulté le 15/12/2015)

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ KERHERVE, Alain. *Op.Cit.*, 2011.

²⁴ Barre Alain. « Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français » *Annales de Géographie*, t. 106, n°593-594, 1997. pp. 229-240.

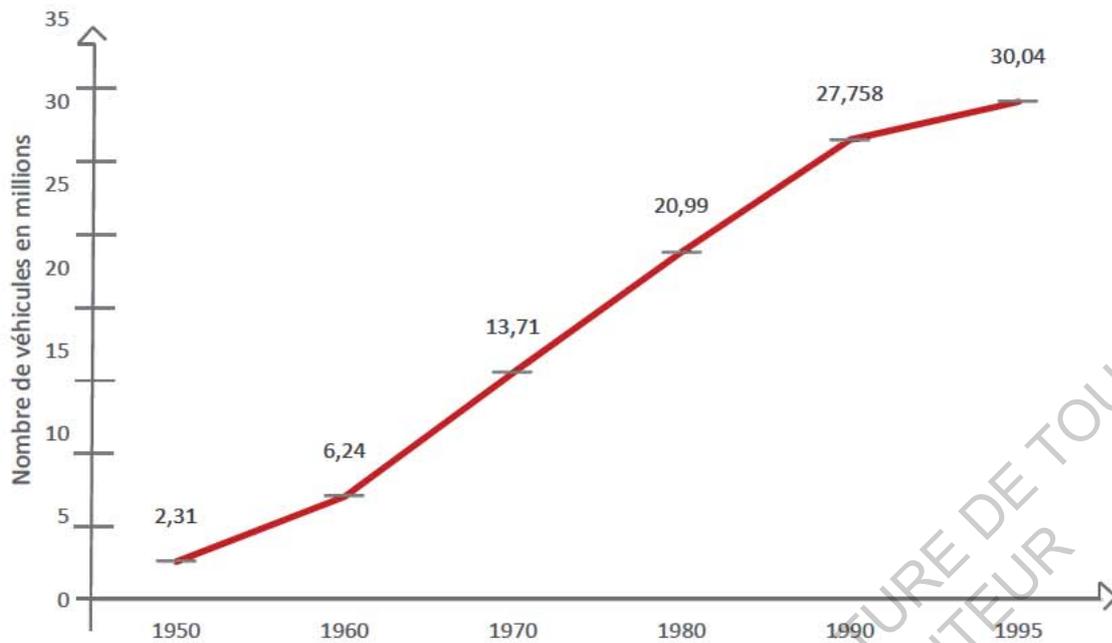


FIGURE 1. EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE EN FRANCE (1950-1995)

Et le développement du réseau autoroutier français est en retard par rapport aux autres pays européens. L'Allemagne, qui peut être considérée comme « l'inventeur de l'autoroute de liaison »²⁵, a déjà 3 062km de voies en service en 1939²⁶ alors que la France ne compte que 25 km d'autoroutes en 1955. Ainsi en 1950, la question suivante se pose : la modernisation du réseau routier traditionnel suffira-t-elle à absorber le trafic interurbain ou la construction d'autoroutes de liaison est nécessaire²⁷ ?

Finalement en 1960 le Plan Directeur Routier prévoit la construction de 3 558 km d'autoroutes dont 1 933 km à réaliser avant 1975. Mais le financement du réseau autoroutier par le gouvernement est trop lourd à assumer, il faut donc faire appel à des sociétés d'économies mixtes en conservant la maîtrise des tracés et des normes techniques. Toutefois la construction des voies rapides urbaines, comme la rocade de Toulouse, reste à la charge de l'Etat et des collectivités locales.

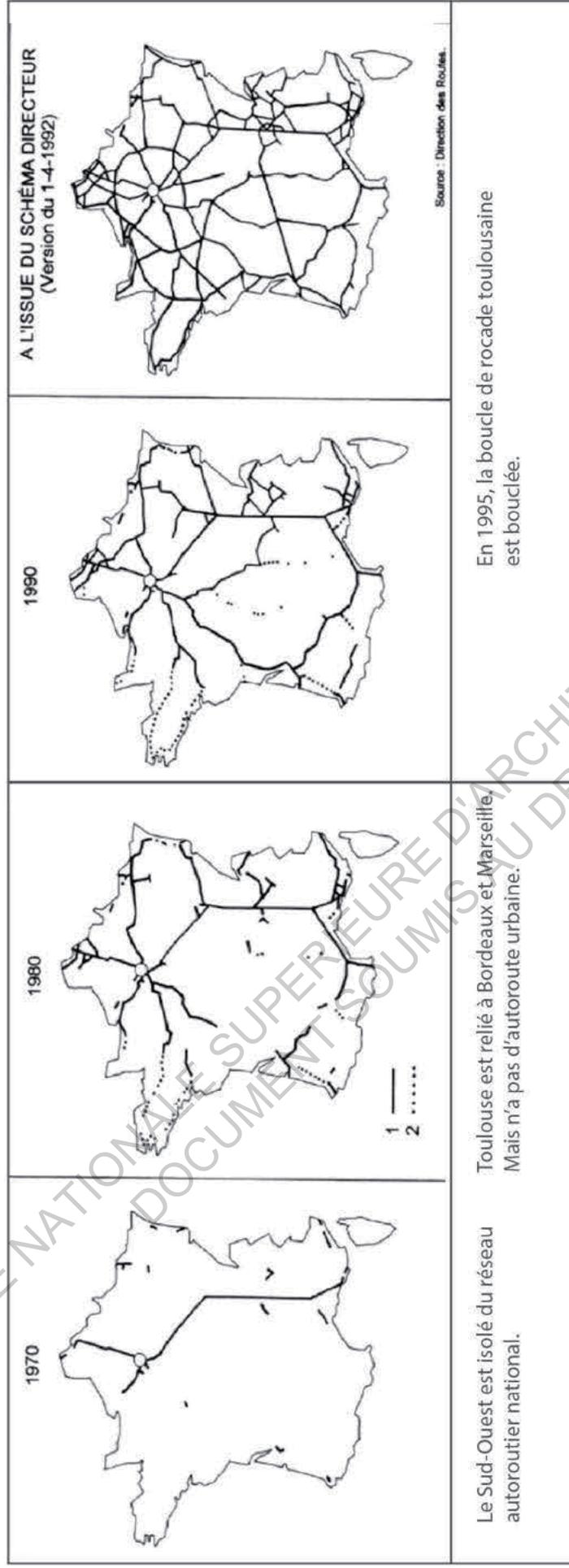
Comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous dans les années 1970, le Sud-Ouest n'est absolument pas relié au réseau autoroutier. Par rapport aux grandes villes, telles que Paris, Lyon et Marseille, Toulouse est très en retard et ce retard n'a toujours pas été comblé à l'heure actuelle où est toujours à l'étude un grand contournement autoroutier de Toulouse.²⁸ Ce n'est qu'en 1980 que des autoroutes relient le Sud-Est (Marseille) à Toulouse. Mais Toulouse ne possède pas encore de voies rapides urbaines pour relier les autoroutes au niveau de la ville.

²⁵ On retrouve deux termes pour parler des autoroutes : les « autoroutes urbaines » assurant la majorité des déplacements urbains à courte distance, autrefois appelées « autoroutes de dégagement ». Et les « autoroutes de liaison » assurant la majorité des déplacements interurbains à longue ou moyenne distance. (Grande Encyclopédie Larousse page. 1379)

²⁶ BARRE, Alain. Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français. *Annales de Géographie*, t. 106, n°593-594, 1997. Pge. 230.

²⁷ *Ibid.* Pge.230.

²⁸ http://actu.cotetoulouse.fr/toulouse-2030-transport-amenagement-grand-contournement-autoroutier-jean-luc-moudenc-passe-ouest_27530/ SAINT SERNIN, David. « Toulouse en 2030. Et si le grand contournement autoroutier de Jean Luc Moudenc passait d'abord à l'Ouest ? ». *Actu Côté Toulouse*, 15 janvier 2016.



1. Autoroutes de liaison
2. Autoroutes sans péage en cours d'aménagement

FIGURE 2. MISE EN PLACE DU RESEAU AUTOROUTIER FRANCAIS DE 1970 A 1992

En France, la construction de voies rapides urbaines augmente, elle est multipliée par 7 de 1960 (164 km) à 1980 (1 153 km).²⁹

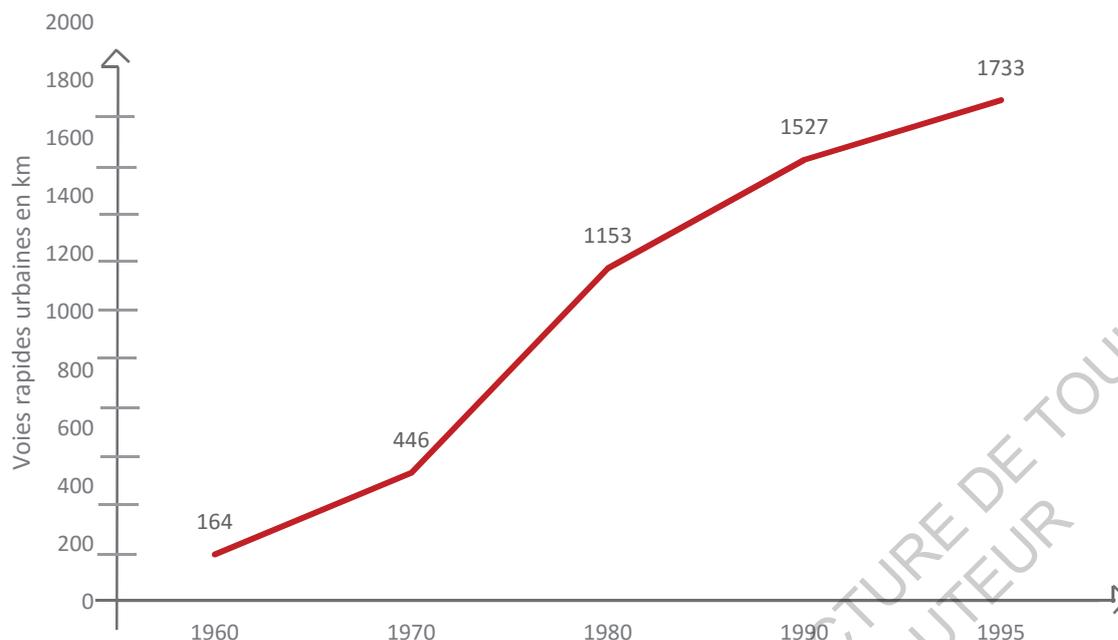


FIGURE 3. EVOLUTION DU RESEAU AUTOROUTIER FRANÇAIS - VOIES RAPIDES URBAINES

Une volonté de développement au niveau de l'Etat, de De Gaulle à Pompidou

George Pompidou, Premier Ministre de 1962 à 1968 puis président de la République de 1969 à 1974 favorise le développement de l'automobile. Il est connu pour ses rapports privilégiés avec l'automobile et notamment avec sa célèbre expression de la « nécessaire adaptation de la ville à la voiture ».

Georges Pompidou poursuit la volonté de développement de l'industrie initiée par De Gaulle. Il continue ainsi la politique volontariste mise en place en manière d'aménagement du territoire. Or cet aménagement passe par la création d'infrastructures dont les autoroutes sont des « composantes majeures de l'équation de prospérité ».³⁰ Albin Chalandon, ministre de l'équipement, est à l'origine du système de concession double en 1970 dont j'ai parlé plus tôt et qui a permis le développement du réseau autoroutier. Dans les années 1960 à 1970, l'automobile correspond à un idéal de modernité et chaque habitant souhaite posséder une voiture, symbole de liberté. Les décisions gouvernementales sont donc en phase avec la population française de l'époque. Paul Delouvrier³¹ disait même que les citoyens « avaient épousé l'automobile ». ³²

C. L'influence du modèle américain : « expressway »

Aux Etats-Unis, la population est majoritairement suburbaine, il faut donc relier les centres aux suburbs (banlieue). Les industriels font campagne pour supprimer les transports collectifs jugés inadaptés à la large desserte suburbaine et pour la construction d'un réseau d'autoroutes urbaines. Dans les années 1950, le tramway a quitté les villes françaises comme américaines, quelques oppositions comme celle de Jane Jacobs³³ font surface.

²⁹ BARRE, Alain. Op. cit., 1997. Pge.231.

³⁰ FLONNEAU, Mathieu. « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile ». *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999. Pge.32.

³¹ Paul Delouvrier, inspecteur des finances, est un haut fonctionnaire français durant la IV^{ème} et V^{ème} République. Il a participé à l'aménagement et à la modernisation du territoire et a notamment occupé le poste de préfet et vice-président de la direction à l'Aménagement du Territoire de 1966 à 1969.

³² *Ibid.* Page.33.

³³ JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961, trad. Franç. Paris, Mardaga, 1961.

Sous la pression du lobby de l'automobile, la ville s'adapte ainsi à l'usage de l'automobile. En France, au début des années 1950, la modification du rôle de l'Etat dans le domaine routier augure des changements importants avec l'adaptation de l'appareil de production routier et l'introduction d'un mode de contrôle des investissements.³⁴ L'influence des Etats-Unis sur le modèle français se traduit sur le **plan des technologies et sur le plan des techniques de planification**.

En 1951, le Parlement vote la création d'un Fond Spécial d'Investissement Routier (F.S.I.R) qui finance des infrastructures routières. Ses fonds sont gérés par la Direction des Routes. Une partie des ressources du F.S.R.I est issue d'un prélèvement sur la taxe sur les carburants, modèle qui existe depuis de nombreuses années dans les Etats américains. Cette technique donne à l'industrie automobile un moyen de pression sur l'Etat puisque le prélèvement fiscal sur le prix de l'essence n'est accepté qu'en échange d'une politique routière en faveur de l'automobile. C'est pourquoi on parle du **lobby de l'automobile**. Les besoins d'investissements routiers sont calculés par rapport aux prévisions d'accroissement du parc automobile. C'est ce que critique Gabriel DUPUY dans son livre *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain* car c'est la production automobile qui influence l'investissement routier. Et en 1961, le IVème Plan demande l'adaptation de la route à l'évolution de la production automobile avec notamment « la création de voies de dégagement ou d'autoroutes »³⁵. Le V° Plan se poursuit dans la même optique que le IV° Plan, en favorisant encore plus le développement de l'usage de l'automobile en France. L'automobile est décrite comme un moyen de transport autonome qui permet un service porte à porte lui garantissant un avenir quasiment assuré.³⁶ La circulaire n°45 du 31 janvier 1966 du Ministre de l'Intérieur et de l'Equipement prescrit la présentation d'un programme de voirie recouvrant les V° et VI° plans, pour les métropoles et agglomérations assimilées, afin de réaliser un réel schéma de voirie.

Malgré la volonté de réaliser des autoroutes, la technicité des ingénieurs français n'est pas suffisante pour la réalisation de projets d'envergure. Ainsi entre 1950 et 1960, les ingénieurs des Ponts et Chaussées font de **nombreux stages aux Etats-Unis** pour apprendre le savoir-faire américain. A leur retour ces ingénieurs avaient pour missions de « faire connaître en France l'acquis américain et adapter aux conditions françaises les doctrines américaines », assurant notamment la promotion des autoroutes urbaines.³⁷

D. Rapport Buchanan : l'automobilisation, une préoccupation européenne

En 1963, le rapport Buchanan, commandé par le premier ministre des transports britanniques, influencera les décisions d'urbanisme dans les villes européennes. Colin Buchanan, responsable du Groupe Pilote chargé de l'étude, est professeur à l'Imperial College de Londres et expert en transports.³⁸ Il établit un rapport sans concession sur les problèmes posés par la circulation automobile en ville : la dégradation du paysage urbain, pollution atmosphérique, le bruit, les accidents. Mais il faut toutefois adapter la ville à l'automobile car elle offre des avantages et le public n'est pas prêt à opérer une révolution dans son comportement automobile. Colin Buchanan propose pour les zones urbaines les plus denses une libération de la circulation automobile grâce à des dalles ou ponts sur lesquels on pourrait recréer une atmosphère, le paysage, la vie de la ville. Dans les zones moins denses, une hiérarchisation des voies permettrait de protéger les espaces résidentiels de la circulation rapide tout en leur maintenant une bonne accessibilité. Ce rapport se veut réaliste et donne du crédit aux politiques à qui la tâche revient de réaliser

³⁴ DUPUY, Gabriel. *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*. Paris, Publications de Recherches Urbaines, 1975. Pge. 71.

³⁵ IVème Plan – Rapport général de la Commission de l'Equipement Urbain

³⁶ DUPUY, Gabriel. *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos collection VILLES, 1995. Pge. 60.

³⁷ DUPUY, Gabriel. *Op.cit*, 1975, Page.85.

³⁸ <http://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1364829/Professor-Sir-Colin-Buchanan.html>
Telegraph Media Group. « Professor Sir Colin Buchanan ». *The Telegraph*, 10 décembre 2001. (consulté le 21/06/2016)

un urbanisme conciliateur. Mais le phénomène d'automobilisation ne s'est pas organisé de manière aussi contrôlée que ce qui était souhaité et les politiques conformes au rapport Buchanan ne sont appliquées qu'en partie.

Ainsi dans les années 1960, l'importance de l'automobile aux Etats-Unis, en Europe et en France, ne fait aucun doute. Poussé par les industriels, le système de voirie est modernisé sur le modèle américain. Dès le IV^e plan (1962), la voirie doit être adaptée à la prévision du nombre programmé d'automobiles, c'est-à-dire qu'elle n'est pas adaptée à une réelle augmentation mais à la prévision de sa croissance. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées font des stages aux Etats Unis et ramènent le savoir américain en France. La politique de De Gaulle de prestige national où l'industrie est au premier plan explique la nécessité de développement du réseau de voirie, notamment autoroutier, français. Puis la personnalité de Pompidou, également défenseur de la modernité contribue au développement des autoroutes en France. Mais ce n'est pas seulement au niveau de l'Etat que l'automobile est prioritaire, la population française applaudit la modernisation du réseau viaire traditionnel.

Face au contexte de modernisation du réseau de voirie, le désir de Toulouse de modernisation rapide et de mise en place de solutions différentes comme l'autoroute dans le Canal peut s'expliquer par sa volonté de rattraper son retard.

2. Toulouse doit se moderniser pour ne pas rester en retrait

A. Croissance économique et démographique de Toulouse

Après la seconde guerre mondiale à la différence de nombreuses villes du Nord de la France, Toulouse n'a pas subi d'importants dommages et la reconstruction n'est pas un problème majeur.³⁹ En revanche l'augmentation de la population, qui est passée de 213 000 en 1936 à 264 000 en 1946, en est un. Avec l'essor de l'industrie aéronautique (Lancement du programme *Caravelle* 1955), le développement des services publics, les premiers retours de Français d'Outre-Mer, la population atteint 323 724 habitants en 1962.⁴⁰ La croissance de la ville se poursuit à un rythme rapide jusqu'en 1970 au moins, portant sa population en 1968 à 371 000 habitants, notamment avec l'arrivée de 25 000 rapatriés d'Afrique du Nord.

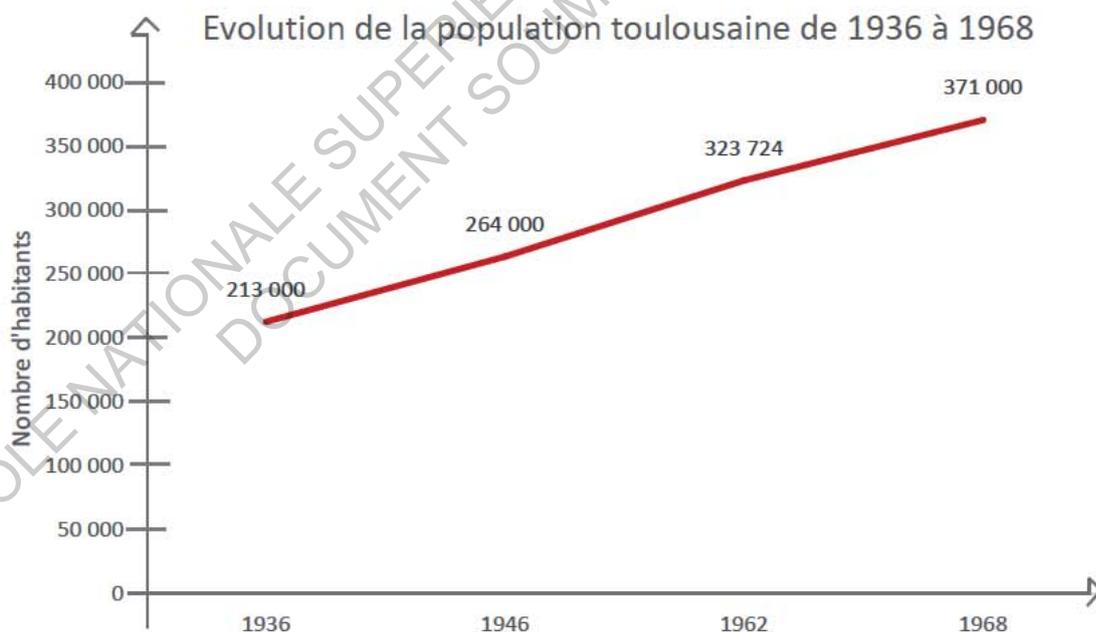


FIGURE 4. EVOLUTION DE LA POPULATION TOULOUSAINE DE 1936 A 1968

³⁹ COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XX^e siècle. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France*, 1998. (consulté le 19/02/2016). Page 215.

⁴⁰ *Ibid.* Page 217.

B. Toulouse est désignée comme métropole d'équilibre

Dès la fin des années 1940, des déséquilibres du développement du territoire français se font ressentir, la suprématie de Paris déforme l'armature urbaine française laissant le reste du pays sous-équipé. Afin de lutter contre ces déséquilibres humains et économiques, le 14 février 1963, le Gouvernement Pompidou crée un organisme interministériel : la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'action Régionale (DATAR)⁴¹. Leur action se traduit par le développement des industries du Sud de la France et par une politique de transport reliant Paris à la province et reliant les régions entre elles.⁴² De plus face à la nécessité de créer un contrepoids et de contrebalancer l'influence de Paris, la solution pour la DATAR passe surtout par la création de « métropoles d'équilibre ». Ainsi 8 villes principales sont identifiées pour devenir métropoles d'équilibre : Lyon, Marseille, Bordeaux, Toulouse, Nancy, Strasbourg et Nantes⁴³. Le développement de ces métropoles avait aussi pour but de créer des villes capables d'égaliser les autres métropoles européennes.⁴⁴

La politique des métropoles d'équilibre s'inscrit dans le Vème plan (1965-1970), dans ce cadre le Groupe Central de Planification Urbaine (GCPU) présidé par Roger Goetze est créé en 1964, il appartient au Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité. Le GCPU était chargé de faire des recommandations aux métropoles d'équilibre pour établir des schémas stratégiques en désignant les options de priorité de développement.⁴⁵ Ces métropoles, dont Toulouse, ont bénéficié d'une politique volontariste les dotant d'équipements et d'investissements publics importants.⁴⁶ Le GCPU s'appuyait sur le terrain par des organismes financés par l'état devant élaborer le schéma directeur de l'aire étudiée ensuite validé par le GCPU.⁴⁷

D'après Thibault Tellier, enseignant chercheur en histoire à l'université de Lille 3, l'Etat décidait, s'assurant que les élus locaux suivraient leurs décisions. Cette analyse sur l'attitude quasi autoritaire de l'Etat pour faire accepter les schémas d'aménagement est également soutenue par Philippe Brongniart, haut fonctionnaire français chargé de mission à la DATAR de 1969 à 1974.⁴⁸

A Toulouse, comme nous allons le voir dans la partie de l'analyse des conflits d'intérêt, le rôle du GCPU est crucial dans l'élaboration du schéma de structure de la ville et donc dans le devenir du Canal.

C. Un état de la voirie problématique

A travers les différents rapports relatifs aux schémas de voirie de Toulouse, plusieurs facteurs ressortent expliquant la saturation de la circulation.

Tout d'abord le schéma de voirie traditionnel existant n'est plus suffisant. Il correspond à un schéma radioconcentrique matérialisé par une ceinture de boulevards vers laquelle convergent des voies radiales. Cette ceinture de boulevards correspond à l'emplacement des anciennes fortifications, schéma inchangé depuis le Moyen Age. Parmi les voies radiales seulement deux sont traversantes, la rue Alsace-Lorraine (axe Nord-Sud) et la rue

⁴¹ RTF. **LA création de la DATAR.** [Réalisé le 06/11/1963] Aménagement du territoire grâce à la DATAR. [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. INA. [2.'45] Disponible sur : < <http://fresques.ina.fr/jalons/fiche-media/InaEdu01827/la-creation-de-la-datar.html>> (Consulté le 02/06/2016)

⁴² COHEN, Jeanine. « Métropoles d'équilibre un géographe face au Politique ». *Strates Hors-Série* 2002.

⁴³ A ces 8 premières métropoles, 6 autres ont été ajoutées : Rennes, Rouen, Clermont-Ferrand, Nice, Grenoble et Saint Etienne.

⁴⁴ COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle.* Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016). Page 219.

⁴⁵ <http://books.openedition.org/igpde/3140> GOETZE, Roger. « Chapitre VI. Le Groupe central de planification urbaine : des métropoles d'équilibre aux villes nouvelles (1965-1970) ». In : *Entretiens avec Roger Goetze : Un financier bâtisseur, 1957-1988*, 57-67. Vincennes: Institut de la gestion publique et du développement économique, 2014.

⁴⁶ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropole-dequilibre>

⁴⁷ VADELORGE, Loïc. France Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles. *Gouverner les villes nouvelles.* Editions Le Manuscrit, 2005. Page 112.

⁴⁸ *Ibid.* Page 112.

de Metz (axe Est-Ouest) qui ont été réalisées entre 1867 et 1908 sur le modèle des percées d'Hausmann à Paris.⁴⁹



FIGURE 5. SCHEMA DE VOIRIE RADIOCONCENTRIQUE. (RETRAVAILLE A PARTIR DE LA CARTE DE TOULOUSE DE 1950)⁵⁰

La première ceinture de boulevards est doublée au Nord et à l'Est par les boulevards longeant le Canal, qui sont eux-mêmes saturés. En effet, les trafics de transit et la circulation urbaine ne sont pas différenciés, tous les véhicules passent donc le long du Canal. Les problèmes de circulation s'expliquent aussi par l'importance des déplacements en véhicule individuel qui s'élèveront à 80-90% des déplacements de la population pour 1968⁵¹. Enfin les lieux d'emploi et de résidence sont dispersés dans l'agglomération toulousaine ce qui implique des trajets pendulaires.

La répartition des flux de voitures en ville (1965) est représentée sur la carte ci-dessous⁵² où l'on peut remarquer l'importance du nombre de véhicules le long de la première ceinture de boulevards (25 000 à 35 000 véhicules / jour) et le long des boulevards qui bordent le Canal (15 000 à 35 000 véhicules / jour)⁵³. Le problème de circulation dans Toulouse est indéniable toutefois, cette étude présentée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées de l'Etat est orientée et vise à convaincre de la culpabilité du Canal du Midi dans la saturation de la circulation dans Toulouse.

⁴⁹ Réf 102W69. Agence d'urbanisme de Toulouse. *Agglomération Toulousaine, Projet de Livre Blanc*. Août 1968. Page.3-4.

⁵⁰ 21Fi32. Plan de la ville de Toulouse. 1950.

⁵¹ N°388- Groupe Loriferne. *Rapport du groupe de travail sur l'utilisation de l'emprise du Canal du Midi dans Toulouse par une autoroute*. 23 janvier 1969. Page.7

⁵² Réf 102W69. Agence d'urbanisme de Toulouse. *Agglomération Toulousaine, Projet de Livre Blanc*. Août 1968. Page.4-3.

⁵³ 37W39, Urbanisme – *Canal du Midi, déviation hors la ville de Toulouse par la vallée de l'Hers*, 1966. Page. 2.

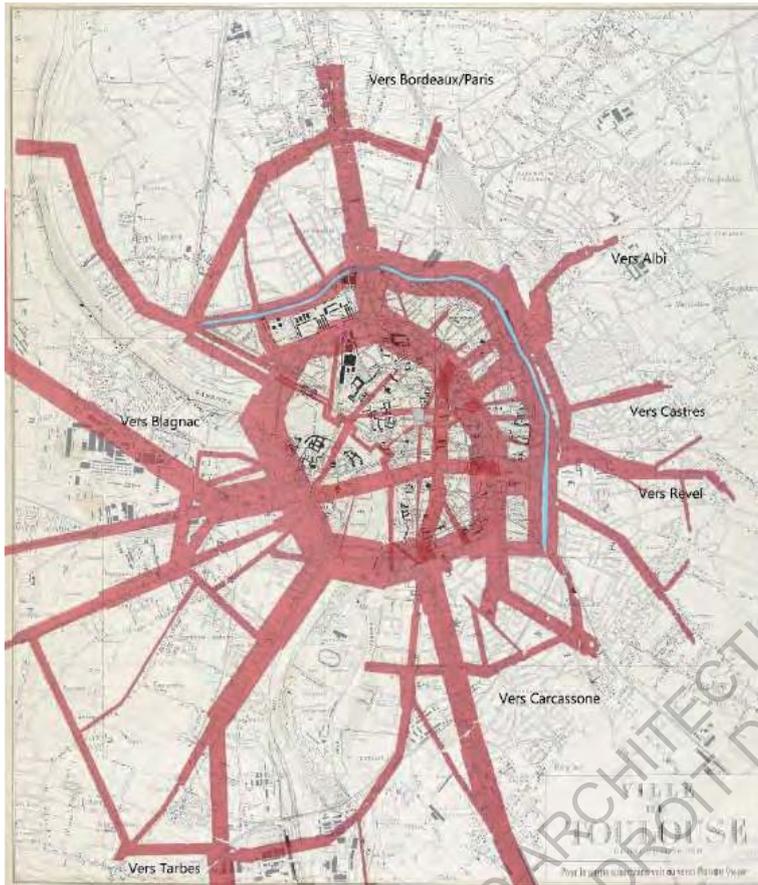


FIGURE 6. FLUX DES VEHICULES PAR JOUR, 1965. (RETRAVAILLE A PARTIR DU LIVRE BLANC DE 1968 ET DE LA CARTE DE TOULOUSE 1950)

En 1961, la presse relate les épisodes d'embouteillages récurrents dans le centre-ville. Ainsi une interview⁵⁴ datant de 1962 des utilisateurs et du maire de Toulouse, Louis Bazerque, est révélatrice de la manière de penser de l'époque. Pour résoudre cette situation de saturation du trafic, selon les utilisateurs, il faudrait agrandir les rues et faire des parkings en ville. Selon le maire, il faudrait effectivement installer des parkings hors des voies de circulation, en bordure des rocade, souterrains, au-dessus des marchés. Il y a donc une opinion commune, des représentants de l'Etat, des élus et de la population, d'adapter la ville à la circulation. L'automobile en ville n'est pas remise en question, la ville oui car elle ne répondait plus aux besoins de son époque.

⁵⁴ Midi Pyrénées Magazine. Problèmes de la circulation à Toulouse. [Réalisé le 17 /11/1962] Interview des usagers toulousains et de Louis Bazerque sur les causes et les solutions du problème de circulation à Toulouse. [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. INA. [8.'31] Disponible sur : < <http://www.ina.fr/video/RBC9412092045> > (Consulté le 18/02/2016)

D'après le magazine *TOULOUSE Informations spécial annuel* de 1964⁵⁵, le problème de circulation à Toulouse n'est pas identique sur la rive droite et la rive gauche. Les grandes voies de circulation de la rive gauche (côté est), telles que la route d'Auch, la route de Lombez, la route d'Espagne et la route de Carcassonne sont bien desservies. Notamment grâce au carrefour de Patte d'Oie, au pont moderne de Saint Michel et au passage souterrain d'Empalot sous la voie de chemin de fer. A l'inverse, la rive droite présente des destinations extrêmement embouteillées, telles que Blagnac, Paris et Bordeaux par les Minimes. Or il se trouve que le Canal du Midi est situé sur la rive droite, il est ainsi désigné comme étant « un grand responsable aussi coupable qu'involontaire », constituant « aujourd'hui bien plus une gêne qu'autre chose ». La question des voies d'eau comme obstacle dans la ville est toujours d'actualité et chaque pont, Ponts Jumeaux, du Béarnais, des Minimes, Matabiau, Montaudran, Guilheméry, et des Demoiselles, correspond à une intersection, ce qui crée des embouteillages.

« -Vous qu'on appelle L'usager qu'en pensez-vous ?
- Les rues sont trop étroites [...] il y a plus de voitures que ce qu'on n'avait jamais vu [...]
-Et quel serait le remède à ce problème ?
- Construire des parkings en ville [...] Faire de grandes artères et supprimer toutes ces petites rues »

Interview INA, 1962

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

⁵⁵ LENGAIN, Suzanne. « Dans quelques années aux sorties Est de la ville... On ne dansera plus sur les ponts la gigue de l'impatience ». Toulouse informations spécial annuel, 1964.

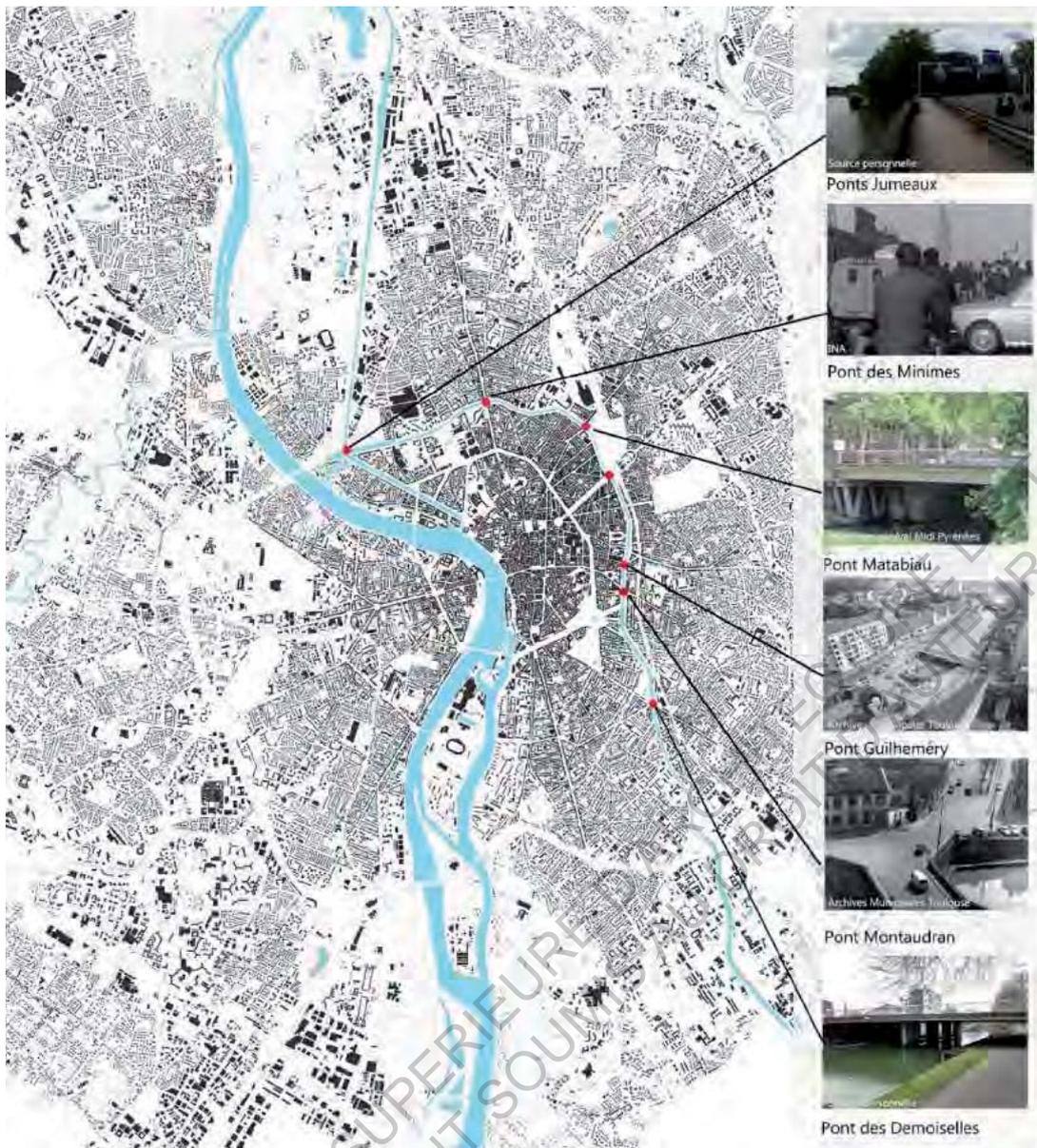


FIGURE 7. LES PONTS DU CANAL DU MIDI PROVOQUENT DES SITUATIONS D'EMBOUTILLAGE (REDESSINE A PARTIR DE L'ARTICLE TOULOUSE INFORMATIONS 1964⁵⁵)

II. LES MUTATIONS DU CANAL DU MIDI SOUS L'INFLUENCE DU CONTEXTE DE MODERNISATION

Nous avons pu voir en première partie le contexte de modernisation au niveau national et toulousain. Or la modernisation à cette époque (1960) passe, entre autres, par l'automobilisation et l'amélioration du réseau routier.

Nous allons étudier dans cette partie les schémas de structure qui définissent notamment le schéma de voirie et qui permettent de prévoir à plus ou moins long terme l'orientation de la ville. Les auteurs de ces schémas confrontés à la forte densité du centre-ville se rendent vite compte du positionnement privilégié du Canal du Midi, chemin tout tracé pour faire passer le flux de véhicules. Ces schémas de structure et leur application vont être à l'origine de nombreux débats non seulement, entre l'Etat et la municipalité mais aussi, entre tous les acteurs concernés (population et service des canaux). Chaque parti soutient ses propres intérêts qui parfois se complètent mais souvent s'opposent.

1. Place du Canal du Midi dans Toulouse

A. Un Canal qui perd sa fonction d'infrastructure de transport fluvial

Avant de présenter la place géographique du Canal du Midi dans Toulouse, j'aimerais rappeler l'état du Canal dans les années 1960. Comme j'ai pu le présenter dans l'introduction, le Canal du Midi fut un élément essentiel du développement économique de Toulouse au XVIII^{ème} siècle avec le transport des blés Toulousain et des vins du Bas-Languedoc⁵⁶. Toutefois avec la concurrence du rail (1857) puis de la route (1950), le transport par le Canal n'est plus compétitif.

D'une part, la loi du 22 Décembre 1903 fixe l'aménagement des Canaux du Midi et Latéral à la Garonne au gabarit 300Tonnes (gabarit Freycinet)⁵⁷, mais elle n'a pas été appliquée, la voie d'eau ne répond donc plus aux exigences de la navigation.

D'autre part, le monde « des gens de l'eau » est un monde fermé qui souhaite préserver ses traditions et qui ne peut s'opposer à un monde en pleine modernisation. En effet le mode de vie des barquiers ne correspond pas au rythme effréné exigé par la concurrence (route et rail) car ils désirent concilier vie professionnelle, familiale et leur fonction d'artisan.⁵⁸ Les barquiers se considérant sans cesse victimes d'un complot du rail et de la route font face à la situation avec résignation.⁵⁹ Cet état des lieux permet de comprendre le peu d'opposition des gens de l'eau face au projet d'autoroute dans le Canal, projet qui impliquait la suppression de leur travail et de leur lieu de vie.

Une entité s'oppose tout de même aux projets de coupure de la navigation à Toulouse, il s'agit du Consortium pour la modernisation des Voies Navigables Atlantique Méditerranée créé en 1952. Il regroupe des hauts notables du Sud-Ouest tel que Emile Pelletier, ancien ministre de l'intérieur de 1958 à 1959 qui assure la fonction de délégué général. Les autres membres du Consortium sont Présidents de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine, Midi-Pyrénées, Sète et Marseille.⁶⁰ Je développerai leur action lors de l'analyse des conflits d'intérêt.

⁵⁶ Le Bas-Languedoc correspond actuellement à l'ancienne région Languedoc Roussillon

⁵⁷ Réf 37W39. Auteur non précisé. Note : *L'utilisation de la traversée du Canal du Midi dans sa déviation par la vallée de l'Hers*. Toulouse, 31 décembre 1962.

⁵⁸ ADGE, Michel, Philippe DELVIT, Robert MARCONIS, Jean-Loup MARFAING, Samuel VANNIER. *Canal royal du Languedoc : le partage des eaux*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 1992. Page 2.

⁵⁹ ANNEXE 4. SAUNIER Juliette. *Entretien du 18 février 2016 avec Robert Marconis*. Toulouse, 18/02/2016.

⁶⁰ Réf 37W39. PELLETIER, Emile. *Rapport moral présenté à l'assemblée générale du 20 octobre 1967 par le consortium pour la modernisation et le développement des voies navigables atlantique-méditerranée*. Toulouse, 20 octobre 1967.

B. Un Canal dont le positionnement est stratégique

Lors de sa réalisation le Canal du Midi ne traversait pas le centre de la ville de Toulouse celle-ci étant moins étendue, il était positionné à l'extérieur. L'extension urbaine de Toulouse a petit à petit dépassé le Canal pour s'étendre au-delà et cet outil économique a induit un développement des quartiers à proximité comme le quartier Saint Etienne qui s'est développé grâce au Canal.

Maintenant, le positionnement du Canal du Midi dans la ville est stratégique, il permet une traversée dans le cœur de la ville selon un axe Nord-Sud.

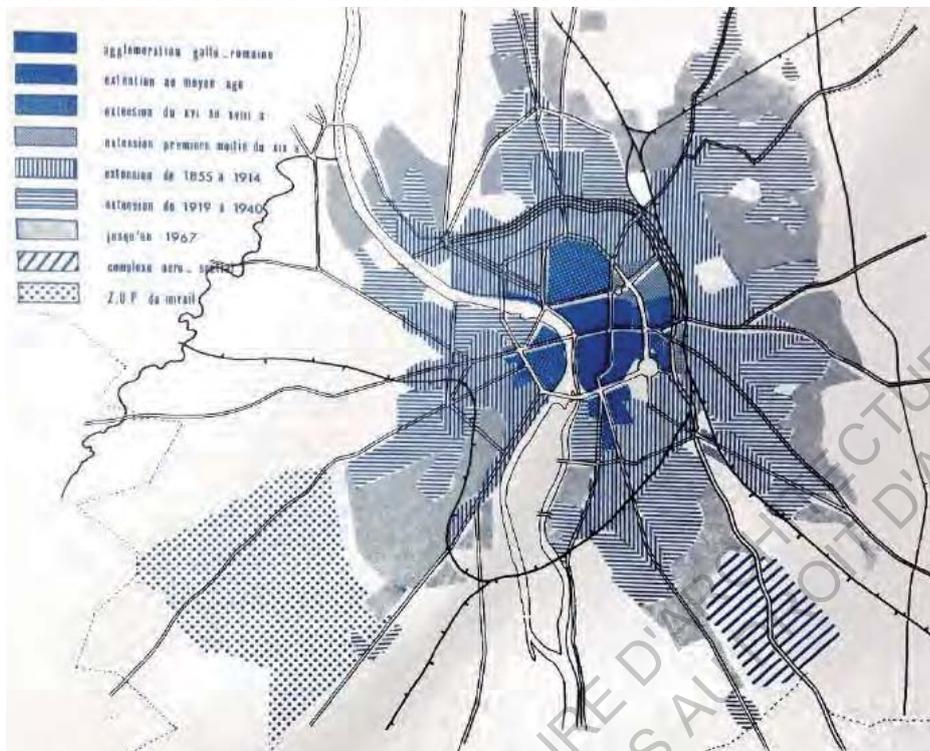


FIGURE 8. ÉVOLUTION DE L'URBANISATION A TOULOUSE JUSQU'EN 1967 (SOURCE : LIVRE BLANC DE 1968)

2. Les grandes étapes du projet utilisant le Canal comme voie routière

Plusieurs plans d'urbanismes ont été élaborés pour la ville de Toulouse après les lois de 1919 et 1924 (loi Cornudet), 1943⁶¹ et 1967 (Loi d'Orientation Foncière). Ainsi le plan Nicod est réalisé en 1947⁶², puis révisé en 1962 (Plan d'Urbanisme Directeur), il est suivi par le Schéma de Voirie de 1965 dit schéma Badani et le SDAU de 1982 dont l'étude a duré une dizaine d'années.⁶³ Ce mémoire n'a pas pour but de faire une analyse de ces documents mais pour développer le sujet, le livre de Jean Coppolani, *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*, est très intéressant.

Grâce aux différents éléments⁶⁴ issus des Archives Municipales, j'ai pu retracer l'évolution des projets sur l'utilisation du Canal en voie autoroutière et identifier différentes périodes que nous allons voir dans cette partie. Ainsi, repartir du schéma de structure de 1947, plan Nicod, va nous permettre d'analyser et démontrer les changements de tendance de

⁶¹ La loi du 25 juin 1943 transfère la responsabilité des plans d'urbanisme à l'Etat, qui jusqu'alors étaient soumis à la municipalité. COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016). Page 212.

⁶² Le projet privé de la société culturelle des Toulousains de Toulouse de 1920 et le plan Jaussely de 1928 ont précédé le plan Nicod

⁶³ COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016). Page 224.

⁶⁴ Cartes, Plans, échanges, rapports, voir corpus d'étude

l'époque. D'autre part, il est intéressant de noter que les différentes études effectuées questionnent les mêmes thèmes : la modernisation du Canal du Midi, sa déviation, la création d'une autoroute urbaine dans le lit du Canal, la circulation automobile à grande distance et urbaine. Mais ces études n'arrivent pas aux mêmes conclusions selon les intérêts engagés.

A. 1958 : Un changement de municipalité essentiel dans les projets du Canal

La politique prudente de Raymond Badiou (1944-1958)

En 1942, un plan d'urbanisme est demandé à l'architecte-urbaniste Charles Nicod, qui est pris en considération en 1947⁶⁵. Ce plan est demandé sous la municipalité de Raymond Badiou, maire de Toulouse de 1944 à 1958. Tout comme le plan Jaussely, le plan Nicod met au premier plan la voirie. Comme nous pouvons le voir sur le plan ci-dessous, Charles Nicod prévoyait deux rocade autour de la ville, une rocade à l'Est entre Lalande et Montaudran, le long de l'Hers et une rocade à l'ouest de Lalande à Francazals.⁶⁶ La rocade par l'Est permettait de relier les autoroutes venant de Bordeaux et Carcassonne qui n'avaient pas encore été conçues ou même dessinées. Ensuite l'architecte envisageait des radiales à l'intérieur des rocades tels que le prolongement des allées Jean-Jaurès jusqu'à Jolimont.

Il faut noter que Charles Nicod a pris en compte la protection des monuments qui font l'objet d'une longue annexe. Il ajoutait même aux soixante-six immeubles classés monuments historiques, cent-soixante – douze autres articles non classés tels que les Ponts-Jumeaux et des ponts sur le Canal du Midi qui pour certains ont ensuite été détruits ou défigurés.

Il est intéressant de remarquer que ce schéma de voirie à quelques exceptions près correspond au schéma de voirie actuel avec les rocades Est et Ouest qui contournent la ville.

⁶⁵ La prise en considération du plan par arrêté ministériel le 23 octobre 1947 permet son application immédiate mais en laissant de nombreuses possibilités de dérogations. COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016). Page 213-215.

⁶⁶ Réf 5S576. NICOD, Charles. *Plan d'urbanisme de Toulouse*. Toulouse, 1948.

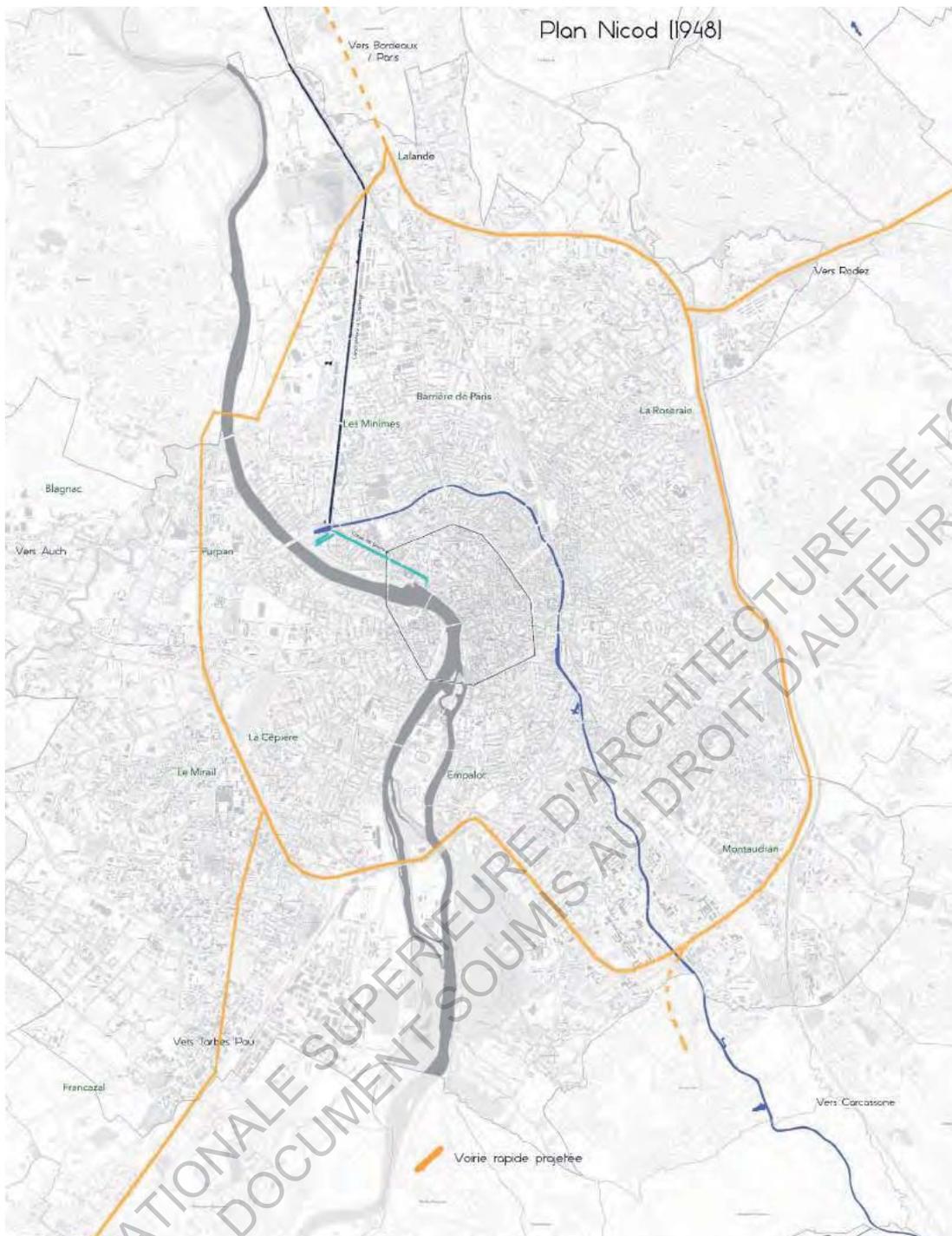


FIGURE 9. SCHEMA DE VOIRIE DU PLAN NICOD (PLAN RETRACE A PARTIR DU PLAN NICOD, 1948⁶⁶)

Toutefois les charges nouvelles provoquées par l'allongement des voiries prévues dans le plan Nicod inquiétait la municipalité de Raymond Badiou. Cette municipalité mène une politique prudente et elle considère que la croissance de la ville doit être freinée car elle ne peut supporter les charges induites par sa croissance. Ce premier plan est donc révisé pour réduire le programme de voies nouvelles, en résulte le Plan d'Urbanisme Directeur de 1962. Il conserve toutefois le tracé des deux rocade Est-Ouest et reprend la « seconde circulaire » de Jaussely par le Canal du Midi. Cette seconde circulaire prévoyait d'utiliser les voies déjà aménagées le long des berges du Canal du Midi des Ponts Jumeaux au pont des Demoiselles.

Les commerçants aussi sont hostiles à ce tracé car ils craignent de perdre leur clientèle si les automobilistes contournent la ville. Cette même question, de traverser ou contourner la

ville, s'est posée à Lyon où le tunnel de Fourvière a été construit en 1971 pour desservir le centre-ville.⁶⁷

La politique de grands projets de Louis Bazerque (1958-1971)

Louis Bazerque succède au maire Raymond Badiou en 1958 mais contrairement à son prédécesseur, il souhaite pousser la croissance⁶⁸, moderniser la ville et attirer de nouvelles entreprises. En effet tout comme au niveau national, à Toulouse les années 1960-1970 sont celles de grands projets. De plus, les prévisions sur l'augmentation de la population du plan Nicod étaient dépassées dès 1962 où la population atteignait déjà 324 000 habitants⁶⁹. Ainsi, le changement de municipalité de 1958 ne se traduit pas seulement par une modification mais par un réel revirement du schéma de structure. Cette volonté se traduit notamment par le projet du Mirail, cité satellite de 100 000 habitants, approuvé en 1960. Or les projets de développement influencent l'aménagement des voiries, trois projets principaux ont influencé la réflexion sur le programme de voirie. Le premier est la ZUP du Mirail au Nord-ouest, en second lieu les Complexes Scientifique de Rangueil, Aérospatial de Lespinet, le Centre hospitalier universitaire et l'Hôpital Militaire au Sud -Est et enfin le troisième projet est celui des zones industrielles au Nord et au Sud.⁷⁰ En particulier le projet du Mirail a un effet sur la structure générale du plan de Toulouse puisqu'il favorise la répartition de la population sur la rive gauche alors que jusqu'à présent la rive droite était prépondérante⁷¹. La rocade ouest devient ainsi une voie interne à l'agglomération et le schéma de voirie avec le lien entre le centre historique et le centre urbain est à repenser entièrement. Il est nécessaire de réaliser un nouveau schéma de structure d'où l'abandon, en 1963, du Plan Directeur d'Urbanisme de 1962⁷².

La politique de Louis Bazerque est ainsi marquée par de nombreuses modifications de voirie et d'aménagement. L'aménagement des allées Jean Jaurès en expressway, terme utilisé par M.Pratt ingénieur en chef de la ville⁷³, est caractéristique de cet urbanisme où la modernisation est primordiale. Le projet prévoit deux chaussées de 9 m unidirectionnelles séparées par un terre-plein, avec des parcs latéraux (7,5m), une bande plantation de 6,5m de largeur puis un trottoir de 5m de large. Cette configuration implique l'abattage de centaine de platanes qui ne provoque l'opposition que d'un seul conseiller municipal.⁷⁴ La



FIGURE 10. LES ALLEES JEAN JAURES, QUARTIER MARENGO, 1977 – (SOURCE : ARCHIVES MUNICIPALES 15 FI 1022)

⁶⁷ ANNEXE 4. SAUNIER Juliette. *Entretien du 18 février 2016 avec Robert Marconis*. Toulouse, 18/02/2016.

⁶⁸ COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016). Page 218.

⁶⁹ Réf 102W69. Agence d'urbanisme de Toulouse. *Agglomération Toulousaine, Projet de Livre Blanc*. Août 1968. Page 3-6.

⁷⁰ Réf 37W39. Ingénieur en chef. *Vème plan, Rapport de l'ingénieur en chef*. Toulouse, 9 avril 1966. Pge 1.

⁷¹ Agence d'urbanisme de Toulouse. *Op.cit.*, Août 1968, Page 3-8.

⁷² *Ibid.*, Page 3-7.

⁷³ Midi Pyrénées Magazine. **Perspectives futures, aménagement des Allées Jean Jaurès**. [Réalisé le 09/06/1962] [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. INA. [1.'29] Disponible sur : <<http://www.ina.fr/video/RBC9411101864/56-jours-apres-inauguration-de-la-chaussee-des-allees-jean-jaures-video.html>> (Consulté le 18/02/2016)

⁷⁴ ANNEXE 4. SAUNIER Juliette. *Entretien du 18 février 2016 avec Robert Marconis*. Toulouse, 18/02/2016.

photo ci-dessous des allées Jean Jaurès (vers le quartier Marengo) de 1977 est frappante de la morphologie de la ville adaptée à la voiture. Lors de l'interview de M.Pratt par Midi-Pyrénées Magazine en 1962, celui-ci emploie le terme de « Champs Elysées toulousain » ce qui est révélateur de la volonté de Toulouse d'égaliser les autres grandes villes françaises et de rattraper son retard. Robert Marconis, professeur de géographie, parle même d'un « complexe d'infériorité de Toulouse » vis-à-vis de la modernité.⁷⁵ Par ce projet, la municipalité souhaite améliorer la circulation et les conditions de stationnement mais en regardant les allées Jean Jaurès actuelles, nous pouvons constater qu'elles ne sont reliées directement à aucun grand axe permettant de fluidifier la circulation. En effet, initialement elles devaient rejoindre l'autoroute dans le Canal au niveau de l'ancienne école vétérinaire, actuellement Médiathèque José Cabanis.

Le désir d'améliorer les conditions de stationnement se fait au détriment du patrimoine puisqu'en 1959 le marché couvert Victor Hugo est détruit au profit d'un marché surmonté d'un parking, plus tard en 1963 la structure métallique du marché des Carmes sera également démontée pour la création d'un marché/parking inauguré en 1966 par Louis Bazerque.

La modernisation à Toulouse passe par la destruction de nombreux éléments, mais il faut bien noter qu'elle est perçue favorablement par la population car elle correspond à une amélioration des conditions de vie des habitants.

« Les pavés de Toulouse disparaissent pour faire place à des chaussées modernes [qui] donnent à la ville un aspect plus accueillant. »

L. Bazerque, 1963

L'arrivée de Louis Bazerque comme maire de Toulouse a été sans aucun doute un élément essentiel dans le développement de la ville dans les années 1960 et cette personnalité à la tête de la municipalité toulousaine correspondait à la politique nationale française de l'époque. En effet, la politique nationale de « métropoles d'équilibre » dont j'ai parlé dans la première partie de ce mémoire, définie en 1960 et développée à partir de 1963 va dans ce sens.

B. 1962 : Les premières esquisses du projet d'autoroute dans le Canal

La première note que j'ai pu recueillir aux archives concernant le projet d'autoroute dans le Canal date du 31 décembre 1962⁷⁶, elle a donc été rédigée sous la municipalité de Louis Bazerque. Dans cette note, le projet prévoit de dévier le Canal du Midi entre Lespinet et Lalande par la vallée de l'Hers et d'utiliser le lit asséché du Canal pour en faire une autoroute urbaine.⁷⁷ Je regrette de ne pas connaître l'auteur de l'écrit mais le contenu du document apporte des informations intéressantes. Cette déviation est décrite comme LA solution aux différents problèmes de Toulouse : la modernisation du Canal, la circulation en ville et le stationnement des véhicules.

Dans cet écrit l'utilisation du Canal du Midi pour la navigation, préalablement dévié, n'est absolument pas remise en question, son développement est même souhaité puisque la déviation du Canal par la vallée de l'Hers permettrait la modernisation du Canal car elle ne passerait plus par le centre de Toulouse. D'après Samuel Vannier (archiviste des canaux du Midi), le projet de déviation du Canal du Midi par la Vallée de l'Hers ne date pas des projets d'autoroute dans le Canal mais était déjà envisagé en 1903 avec la loi fixant l'aménagement des Canaux du Midi.⁷⁸

D'autre part, les 30 Hectares correspondant à l'assiette du Canal asséché, transformés en autoroute urbaine, répondraient aux problèmes de circulation et de manque de parkings. Cette autoroute permettrait la circulation à grande distance reliant les usagers venant de Paris, Bordeaux et de Carcassonne, ainsi que le branchement des voies urbaines pour la

⁷⁵ ANNEXE 4. SAUNIER Juliette. *Entretien du 18 février 2016 avec Robert Marconis*. Toulouse, 18/02/2016.

⁷⁶ Réf 37W39. Auteur non précisé. Note : L'utilisation de la traversée du Canal du Midi dans sa déviation par la vallée de l'Hers. Toulouse, 31 décembre 1962

⁷⁷ *Ibid.*, Page.1

⁷⁸ ANNEXE 3. SAUNIER Juliette. *Entretien du 18 décembre 2015 avec Samuel Vannier*. Toulouse, 18/12/2015.

pénétration des usagers ordinaires (Air France...). Les parkings seraient établis au niveau des échangeurs de circulation urbaine et grande distance (Gare Matabiau, Minimes, Saint Etienne).

Enfin 5 Hectares seraient conservés pour réaliser de grands ensembles immobiliers (Chantier de Radoub, Port Saint Etienne et Saint Sauveur, Ponts Jumeaux et Canal de Brienne).

Le schéma accompagnant la note de 1962 se base sur le plan Nicod. Ainsi, l'autoroute dans le Canal vient se raccorder à la rocade Ouest qui passe derrière Purpan. Toutefois à la différence du Plan Nicod, ce schéma ne fait pas mention de l'autoroute A61 devant passer par la Vallée de l'Hers, bien qu'une route soit tracée sur le schéma, la fonction de liaison entre Paris et Carcassonne semble remplacée par l'autoroute du Canal, le trafic urbain et à grande distance est donc confondu.

Avec ses pénétrantes directes dans Toulouse depuis l'autoroute du Canal, l'organisation des voiries prévue dans ce schéma correspond au schéma des express way aux Etats Unis, c'est une solution « conforme à toutes les études faites en la matière notamment pour le Rond-Point de la Défense et aux réalisations américaines (express way) comme le rapporte M. Charpentier, après son voyage d'études aux U.S.A et au CANADA. »⁷⁹ On retrouve bien là l'influence américaine sur le système de conception de voirie français.

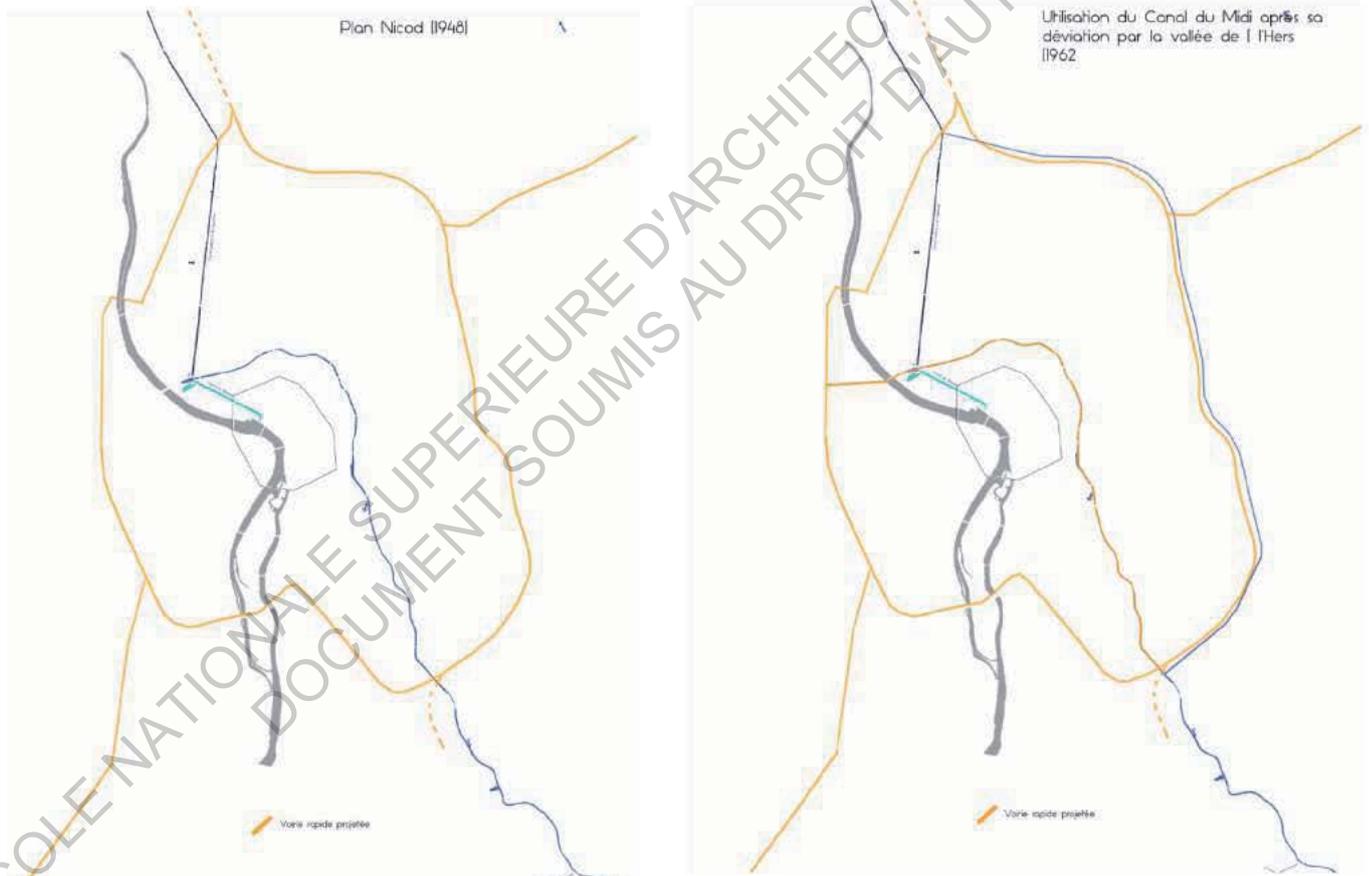


FIGURE 11. DU PLAN NICOD (1948) A LA PREMIERE PROPOSITION D'UTILISATION DU CANAL COMME AUTOROUTE(1962)- (SCHEMAS RETRACES A PARTIR DU PLAN NICOD ET DE LA NOTE DE 1962)

⁷⁹ Réf 37W39. Note : L'utilisation de la traversée du Canal du Midi dans sa déviation par la vallée de l'Hers. Toulouse, 31 décembre 1962. Pge. 2.

C. 1965 : L'autoroute dans le Canal est concrétisée dans le schéma BADANI

En 1963, les pouvoirs publics confient l'étude du schéma de voirie à un bureau d'études parisien dirigé par les célèbres architectes urbanistes Badani et Roux-Dorlu⁸⁰. En juin 1965, le « schéma Badani » est présenté. Ce schéma semble pouvoir régler les problèmes de circulation de Toulouse à un prix raisonnable avec des solutions techniquement réalisables, il est donc inscrit dans les plans d'équipements routiers du Plan National.⁸¹ Je n'ai pas encore pu trouver le plan du schéma Badani dans les archives municipales de Toulouse mais je me suis appuyée sur des schémas de tracé présents dans le Livre Blanc de Toulouse de 1968 et sur les textes l'accompagnant.

La voirie doit répondre à trois facteurs principaux énoncés dans le Livre Blanc de l'agglomération Toulousaine d'août 1968⁸² reprenant les éléments du schéma Badani. Le premier facteur est le positionnement de Toulouse comme « carrefour à la rencontre de trois directions, Bordeaux-Paris, les Pyrénées et la Méditerranée ». Le second facteur correspond à « la nécessité de relier la ZUP du Mirail, la faculté des Sciences de Rangueil, le complexe aérospatial de Lespinet et le centre historique ». Enfin le dernier facteur est « le maintien de l'activité du centre historique adapté aux conditions nouvelles de circulation ». La voirie doit donc assurer une liaison, tant au niveau national, qu'entre les différentes parties de la ville et elle doit correspondre à la volonté de la municipalité d'équilibrer l'Est et l'Ouest de la ville. En effet, Toulouse en tant que métropole d'équilibre doit être en relation avec sa région (les huit départements de Midi-Pyrénées) mais aussi la France et l'Europe grâce aux quatre moyens de communication (routes, voies ferrées, voies d'eau et transports aériens).⁸³

⁸⁰ Les architectes-urbanistes Badani et Roux-Dorlut, spécialistes de la grande échelle, sont parmi les plus prolifiques de leur époque (Trente Glorieuses) en région parisienne et dans le Sud de la France. Ils sont représentatifs des autres professionnels français. Ils ont notamment réalisé le grand ensemble de Villiers-le-Bel (1957-1964) et rénové le quartier du Pont-de-Sèvres à Boulogne Billancourt (1967-1980). Un article du magazine AMC n°224 (mai 2013) leur est dédié.

⁸¹ COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016). Page 220.

⁸² Réf 102W69. Agence d'urbanisme de Toulouse. *Agglomération Toulousaine, Projet de Livre Blanc*. Août 1968. Page 3-7.

⁸³ COPPOLANI, Jean. Op.cit., 1998, Page 219.

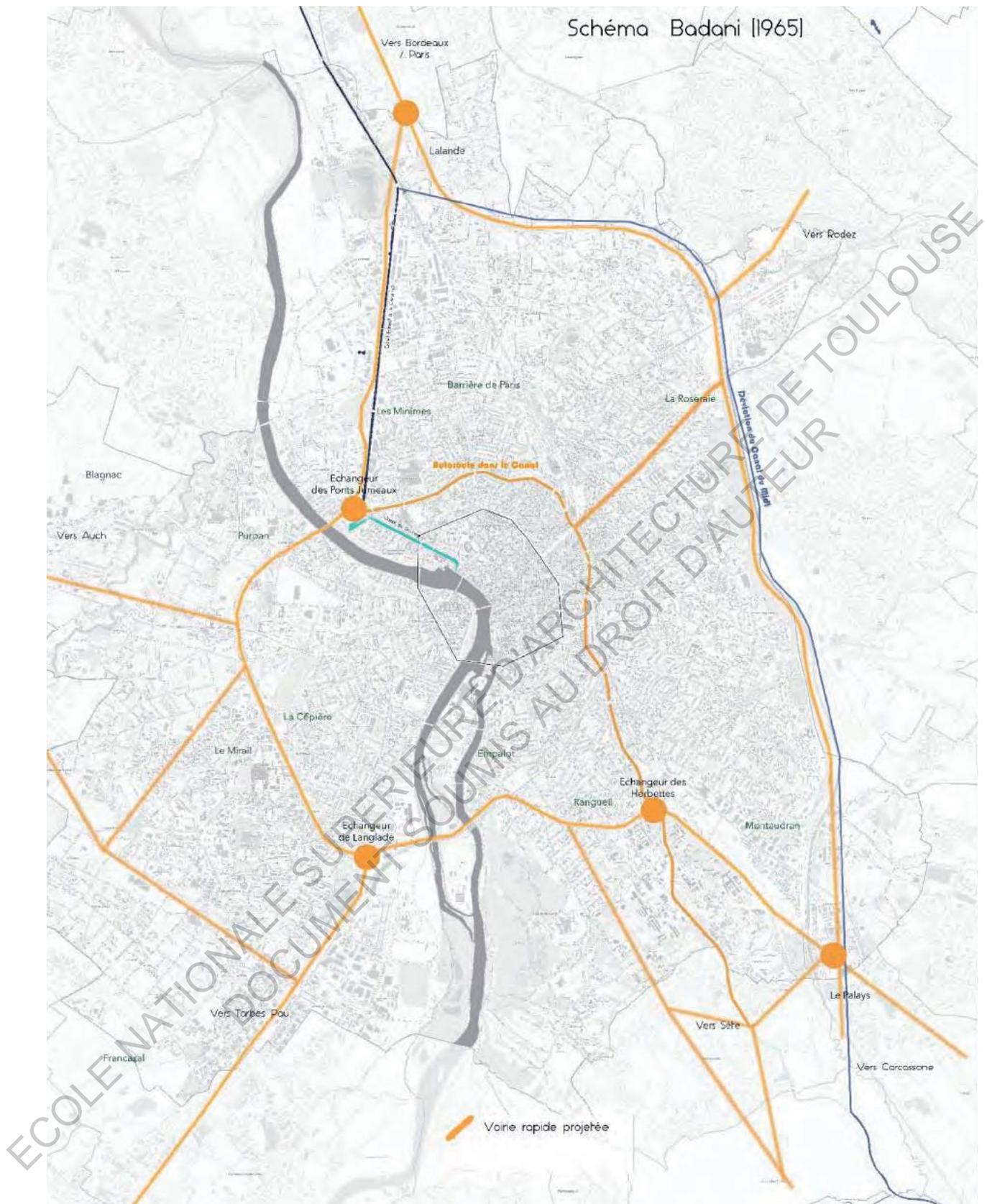


FIGURE 12. SCHEMA DE VOIRIE DU SCHEMA BADANI, 1965 (PLAN RETRACE A PARTIR DU SCHEMA BADANI LIVRE BLANC 1968)

Ce schéma permet de séparer la circulation de transit de celle qui doit pénétrer jusqu'au centre urbain. En effet les rocadés permettent d'éviter la ville, alors que les pénétrantes conduisent vers le centre, jusqu' à la couronne de boulevards.

La rocade extérieure ceinture la ville, elle est composée de trois tronçons, rocade Est, Ouest et Sud. La rocade Est relie l'échangeur de Lalande et l'échangeur du Palays, elle correspond à la portion actuelle de l'autoroute des Deux-mers et avait déjà été pensée dans les plans Jaussely. La rocade Ouest part de la Garonne en face du bassin de l'Embouchure et va rejoindre Langlade, elle est devenue une voie interne avec la construction du Mirail. Le tracé de la rocade Ouest est différent du plan Nicod car sur le schéma Badani elle est reliée directement à l'autoroute du Canal au niveau des Ponts Jumeaux. La rocade Sud part de Langlade et va rejoindre le Canal du Midi à l'échangeur des Herbettes.

Pour boucler l'anneau des rocales, les rocales Est et Ouest sont reliées par la pénétrante Nord et les rocales Sud et Est sont reliés par la pénétrante Sud Est.

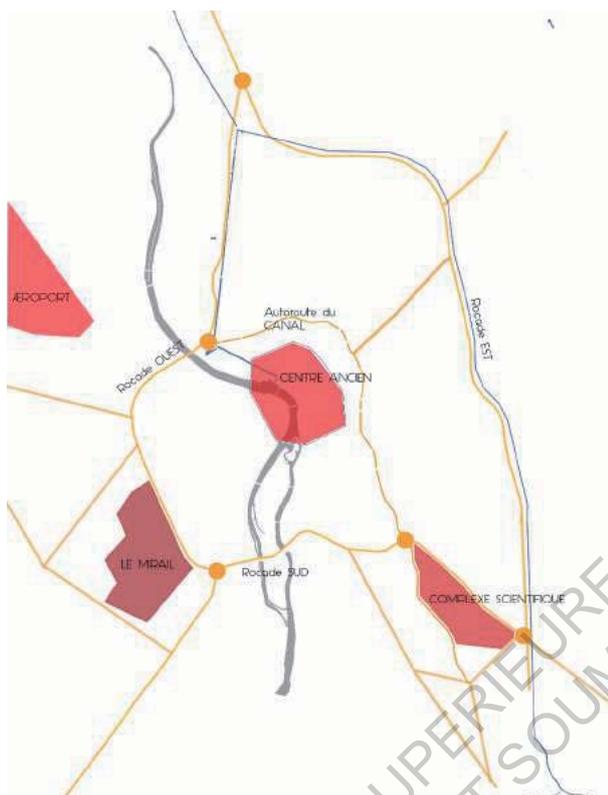


FIGURE 13. ZONES A RELIER PAR L'AUTOROUTE DU CANAL (SCHEMA REALISE A PARTIR DU LIVRE BLANC DE 1968)

C'est afin d'assurer une liaison aisée et rapide entre le centre urbain et le Mirail, le complexe de Rangueil et l'aéroport ainsi qu'entre ces quatre pôles principaux qu'ont été prévues deux traversées Nord-Sud de la ville. La première par **l'autoroute dans le canal du Midi** et la seconde par les allées du Canal de Brienne, les quais de la Garonne sur deux niveaux et les boulevards le long de la digue de la Garonne jusqu'à Empalot. L'autoroute dans le canal devait ainsi relier Rangueil et le Centre-Ville, et les deux rocales est et ouest le Mirail à Rangueil. La liaison directe du Mirail au Centre-ville par Saint Cyprien était trop compliquée à cause du tissu trop dense ne permettant pas d'élargir les voies, elle est donc assurée par deux itinéraires : par la rocade Ouest puis l'autoroute dans le Canal du Midi ou bien par la rocade sud et le boulevard le long de la Garonne depuis Empalot.

L'autoroute dans le Canal avait donc pour objectif de relier les pôles importants nouvellement créés en périphérie d'une ville en pleine croissance, en passant au plus proche du cœur de la ville. Le Canal du Midi considéré comme une infrastructure fluviale de transport ne remplissait plus ses fonctions, l'idée de la remplacer par une infrastructure de transport routier semblait alors tout à fait cohérente. D'autant plus qu'une déviation du Canal était proposée par la vallée de l'Hers, permettant du même coup sa modernisation, contentant à la fois le service des Canaux et le service des Routes. Toulouse était considérée comme un « gros village », le Canal n'était alors pas encore vu comme une source de végétation, un lieu de promenade, ni comme élément du patrimoine.

D. 1966-1967 : Des discussions sur la réalisation de l'autoroute dans le Canal

A partir de 1966, nous pouvons commencer à trouver des échanges entre le Groupe Central de Planification Urbaine et le Préfet de la Région Midi-Pyrénées. Comme j'ai pu le présenter dans la première partie de ce mémoire, Toulouse est désignée comme

métropole d'équilibre en 1963, elle doit donc se développer et rayonner ce qui implique un plan d'aménagement cohérent. D'autre part, en 1964 la région Midi-Pyrénées est dotée d'un préfet de Région, interlocuteur du Groupe Central de Planification Urbaine pour Toulouse.⁸⁴

La circulaire n°45 du 31 janvier 1966 établie par les Ministres de l'Intérieur et de l'Équipement demande la présentation d'un programme de voirie pour les V^o et VI^o Plans pour l'agglomération toulousaine. Ainsi un nouveau schéma de voirie est proposé le 9 avril 1966 par l'ingénieur en chef et est étudié par le Groupe Central de Planification Urbaine lors de la réunion du 8 novembre 1966.⁸⁵ Ce schéma de voirie est établi sur la base du schéma de structure Badani de 1965, toutefois il donne des échéances à respecter et les priorités des voies à réaliser, ce qui a été fondamental dans la sauvegarde du Canal.

Ce schéma de voirie prévoit prioritairement la création de la rocade Ouest afin de développer l'Ouest de Toulouse dont le Mirail. Ensuite, c'est la desserte du centre actuel qui est priorisée à travers la future autoroute du Canal. Pour cela, l'acquisition des terrains dans la Vallée de l'Hers est nécessaire au Vème plan. Il est également prévu l'aménagement provisoire des Ponts-Jumeaux en attendant que le Canal du Midi soit dévié, et qui sera aménagé définitivement après la déviation effectuée. D'autre part, l'aménagement du pont des Minimes et du pont des Demoiselles sont à réaliser d'urgence, les modifications de ces ponts devront être intégrables à la future autoroute dans le canal.⁸⁶

La présence du Canal du Midi est problématique dans l'exécution du schéma de voirie, en effet « la réalisation d'un programme cohérent de voirie rapide au VIème Plan est fortement gêné par la présence du canal du Midi qui n'aura pu encore être dévié ». ⁸⁷ D'après le rapport de l'ingénieur en chef en 1966⁸⁸, le retard de la déviation du Canal du Midi est dû à la trop faible enveloppe financière dédiée au V^o Plan réservée à Toulouse. Ces crédits ont été utilisés pour les pénétrantes Nord et Sud-Ouest qui avaient été désignées prioritaire. Le préfet demande à l'Etat que les crédits soient accrus de manière à intégrer le coût de la déviation du Canal du Midi et l'acquisition des terrains pour l'autoroute A61 qui longera le futur canal dans la vallée de l'Hers. La difficulté de la situation est telle que « chaque retard apporté à la déviation du canal compromet davantage l'avenir de Toulouse par étouffement du centre. »⁸⁹

Lors de la réunion du 8 novembre 1966⁹⁰, le Groupe Central de Planification Urbaine étudie le schéma de voirie proposé par l'ingénieur en chef pour le V^o plan en présence du Préfet de la région Midi-Pyrénées. Suite à cette réunion et à la demande du GCPU, le Préfet de la région Midi-Pyrénées fait étudier la compatibilité entre l'aménagement des berges du Canal et la réalisation d'une voie autoroutière dans le Canal. Les études⁹¹ concluent à l'incompatibilité entre l'aménagement complet de voies sur berge entre les Herbettes et les Ponts Jumeaux et la réalisation d'une autoroute (deux fois trois voies autoroutières) dans le lit du Canal. En effet, les voies sur berge devraient être presque totalement détruites pour construire l'autoroute du Canal. Toutefois des aménagements limités de voies sur berge sont possibles aux endroits les plus critiques, c'est-à-dire aux Minimes, Matabiau et Demoiselles et sont techniquement réalisables au cours du V^o plan. Ces modifications

⁸⁴ Robert MARCONIS, Universalis, « MIDI-PYRÉNÉES », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 21 mai 2016. URL : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/midi-pyrenees/>

⁸⁵ Réf 37W39. Ingénieur en chef. *Vème plan, Rapport de l'ingénieur en chef*. Toulouse, 9 avril 1966.

⁸⁶ *Ibid.*, Page.7.

⁸⁷ *Ibid.*, Page.9

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ *Ibid.*, Page.10

⁹⁰ Réf 37W39. Groupe central de planification urbaine. *C.C.P.U n°173, Compte rendu de la réunion du 8 novembre 1966 sur l'examen du programme d'aménagement du Vème Plan de la métropole de Toulouse*. Toulouse, 8 novembre 1966.

⁹¹ Réf 37W39. Préfet de la région Midi-Pyrénées. *Lettre du Préfet de la région Midi-Pyrénées au Président du GCPU du 20 janvier 1967 pour le programme d'aménagement d'équipement de Toulouse*. Toulouse, 20 janvier 1967.

pourraient s'adapter sans problème à l'autoroute mais les voies sur berge seraient saturées dès leur mise en circulation d'où la nécessité que l'autoroute soit utilisable en 1975.⁹² Ainsi le préfet propose au cours du V^o plan, d'achever les études de déviation du Canal et de l'autoroute et de réaliser l'acquisition des terrains de la déviation du canal, puis au cours du VI^o plan d'effectuer la déviation du Canal et de construire l'autoroute dans le canal.

Ces conclusions sont présentées au Ministre de l'Equipement, M. Edgard Pisani, le 26 novembre 1966, qui estime nécessaire d'utiliser l'emprise du canal pour la réalisation du schéma de structure de Toulouse.⁹³ Il désigne alors un groupe de travail, le groupe Loriferne, chargé de comparer les deux solutions envisagées, la déviation du canal par la vallée de l'Hers et la coupure du canal du Midi dans sa traversée de Toulouse.

E. Juillet 1968 : Le groupe de travail Loriferne rend son étude

D'après la formulation utilisée dans le rapport rendu par le groupe Loriferne, celui-ci est « chargé d'étudier l'ensemble des problèmes posés par une éventuelle utilisation, dans la traversée de l'agglomération toulousaine, des emprises du Canal du Midi par une voie rapide de circulation routière. »⁹⁴ « L'ensemble des problèmes » concerne en fait essentiellement le critère économique, d'autant plus que les différentes solutions envisagées sont comparées uniquement au vu de leur conséquences financières et économiques. Les impacts de la déviation du Canal ne sont pas du tout envisagés du point de vue de l'environnement, du patrimoine et du cadre de vie des toulousains.

Le groupe Loriferne est composé de plusieurs ingénieurs des Ponts et Chaussées embauchés par l'Etat.⁹⁵ Dans ce groupe, les services des canaux et des routes sont représentés.

M. LORIFERNE	Ingénieur Général des Ponts-et-Chaussées, président du Groupe Loriferne
M. CARDON	Ingénieur en Chef de la Construction représentant de la DAFU
M. HASSON	Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, représentant la Direction des Routes
M DE DEMANDOLX	Ingénieur des Ponts et Chaussées représentant la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables

La politique du Ministère de l'Equipement et du Logement explique l'orientation de l'étude réalisée puisqu'elle définit les deux objectifs principaux de l'étude. Le premier objectif est « l'organisation et le développement de l'agglomération toulousaine pour jouer son rôle de métropole d'équilibre dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire. »⁹⁶ Cela implique de nombreuses améliorations des transports intra-urbains et au niveau de la desserte du centre. Le second objectif est « une organisation efficace des transports le long de l'axe Bordeaux-Toulouse-Méditerranée ».⁹⁷ Le groupe a étudié plus particulièrement les conséquences d'une coupure de la navigation à Toulouse pour la période de 1970 à 1975.

Lors de l'étude du groupe Loriferne le schéma directeur de l'agglomération toulousaine (SDAU) est en cours d'élaboration, ils ne peuvent donc pas fonder leurs observations sur ce schéma. Toutefois ils se basent sur le schéma de structure dit « futur engagé » sur

⁹² Réf 37W39. Préfet de la région Midi-Pyrénées. *Lettre du Préfet de la région Midi-Pyrénées au Président du GCPU du 20 janvier 1967 pour le programme d'aménagement d'équipement de Toulouse.* Toulouse, 20 janvier 1967.

⁹³ *Ibid.*, Page 2.

⁹⁴ N°388- *Rapport du groupe de travail sur l'utilisation de l'emprise du Canal du Midi dans Toulouse par une autoroute.* 23 janvier 1969, p.3

⁹⁵ *Ibid.*, Page.3.

⁹⁶ *Ibid.*, Page.5.

⁹⁷ *Ibid.*, Page.6.

lequel se sont fondées les décisions d'investissement du V^o Plan⁹⁸. Les conclusions du groupe par rapport au schéma sont favorables puisqu'ils concluent à la nécessité de réaliser l'anneau autoroutier proposé et de le clore en utilisant l'emprise du canal du Midi. Il faut donc bien noter que l'utilisation du Canal du Midi ou de ses berges comme voie routière est évidente pour tous les acteurs et la fonction de ce groupe d'étude est de comparer d'un point de vue économique les différentes variantes d'utilisation du Canal dans sa traversée de Toulouse.

Quatre variantes sont étudiées : Construction d'une voie nouvelle à travers le tissu urbain existant, construction d'une autoroute aérienne en viaduc au-dessus du Canal, construction d'une voie autoroutière dans le lit du Canal et aménagement des voies sur berges le long du Canal. Les deux premières variantes sont rapidement écartées de par leur coût trop élevé. La comparaison se fait donc entre les deux dernières possibilités : Autoroute dans le Canal ou aménagement des voies sur berges du Canal. La création d'une autoroute de 2 fois 3 voies de 3,5m avec un terre-plein central implique la coupure ou déviation du Canal du Midi, mais elle représente une capacité totale de 8400 véhicules par heure en comptant les boulevards de ceinture et les boulevards de dessertes longeant le Canal.⁹⁹ La réalisation de l'autoroute dans le Canal, des Ponts Jumeaux à l'échangeur des Herbettes, est estimée à 145 Millions de Francs et la déviation du Canal par la vallée de l'Hers à 72 Millions de Francs¹⁰⁰. L'avantage qui est mis en avant est la possibilité d'un aménagement ultérieur avec la création de deux voies supplémentaires ou d'une ligne de transport en commun. Cet avantage est essentiel car avec le schéma initial, la circulation prévoit d'être saturée en 1980.

La création de voies sur berges le long du canal ne permet que le passage de 5600 véhicules par heure et aucun aménagement ultérieur n'est possible alors que cette variante conduit à un trafic saturé en 1975. Cette solution est évaluée à 195 Millions de Francs.

En comptant la déviation du Canal par la Vallée de l'Hers, l'hypothèse d'une autoroute dans le Canal est plus chère de 22 Millions de Francs mais la création de voies sur berge ne permet pas de faire d'aménagements ultérieurs.

Finalement le rapport conclue clairement à la nécessité de réaliser l'autoroute dans le Canal et de dévier préalablement le Canal par la Vallée de l'Hers : « La décision proposée par le groupe de travail à M. Le Ministre de l'Equipement et du Logement est-elle de construire l'autoroute urbaine dans les emprises actuelles, et de réaliser la déviation du Canal du Midi par la Vallée de l'Hers pour éviter toute coupure temporaire ou définitive de la navigation». ¹⁰¹ Il est préconisé tout d'abord de dévier le Canal puis de construire l'autoroute urbaine dans le Canal et enfin de réaliser les échangeurs extrêmes (Ponts Jumeaux et Herbettes), au cours du VI^oPlan, sous réserve de l'accord des financements. De même que ce qui était demandé par la municipalité, le groupe insiste sur la nécessité de réaliser le plus tôt possible l'ensemble de l'opération.

Ce rapport paraît avoir de l'importance car il a été demandé par le Ministre de l'Equipement lui-même, il permet ainsi de donner aux décideurs (Ministère de l'Equipement) une vision précise sur les différentes solutions envisagées et de les comparer. Il semble que le point de vue ait été le plus objectif possible puisque le rapport ne prend pas parti pour ou contre la navigation sur le Canal. Nous pouvons toutefois nous demander pourquoi en janvier 1969 le rapport est toujours classé confidentiel, en effet il semble qu'il n'ait pas été divulgué à la municipalité.

⁹⁸ N°388- Rapport du groupe de travail sur l'utilisation de l'emprise du Canal du Midi dans Toulouse par une autoroute. 23 janvier 1969, p.6

⁹⁹ *Ibid.*, Page.10.

¹⁰⁰ *Ibid.*, Page.18.

¹⁰¹ *Ibid.*, Page.18.

Le 18 décembre 1968, Albin Chalandon, ministre de l'équipement, accorde les crédits d'étude pour l'autoroute dans le Canal, mais il refuse de financer la déviation du Canal par la Vallée de l'Hers. Cette décision signe la fin du Canal à Toulouse.¹⁰²

F. Août 1968 : Le Futur engagé

A partir de la Loi d'Orientation Foncière de 1967, l'élaboration des Plans d'Urbanisme relève de la responsabilité de la ville et de l'Etat. La ville est représentée par un « Atelier municipal d'Urbanisme » dirigé initialement par G.Tarrius et l'Etat par un Urbaniste en chef chargé de la région et par la Direction Départementale de la Construction. Ce ne sont plus des urbanistes privés, comme lors de l'élaboration du plan Nicod, qui ont la responsabilité de l'aménagement de l'ensemble de la ville. Les pouvoirs d'Etat et municipaux doivent ainsi entreprendre conjointement la création des documents de planification en s'attaquant plus particulièrement à la voirie, domaine où ils ont directement prise.¹⁰³

Le projet de Livre Blanc « Futur engagé » de l'agglomération toulousaine est un projet de structuration intercommunal proposé par l'Etat aux collectivités locales. Celui-ci est une étude préalable à l'élaboration d'un schéma d'agglomération.¹⁰⁴ Il est réalisé par le biais de la première agence d'urbanisme de Toulouse qui a existé de 1967 à 1972¹⁰⁵ appartenant à la Direction Régionale de l'Equipement et dirigée par un Urbaniste en chef de l'Etat.¹⁰⁶

Le futur engagé décrit dans le Livre Blanc s'appuie sur le schéma de voirie exposé au Groupe Centrale de Planification Urbaine en avril 1966.¹⁰⁷ A partir des orientations de ce schéma de voirie, il prévoit la politique de restructuration urbaine de Toulouse pour le futur Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme. Il reprend ainsi la volonté d'équilibrer les deux rives de la Garonne et de développer les trois pôles de croissance urbaine (Mirail, Complexe Scientifique et Aérospatial de Rangueil Lespinet). La nécessité de développer les grandes liaisons est aussi appuyée, notamment la déviation du Canal qui empêche la réalisation du schéma de voirie.

Mais des notions nouvelles sont introduites telles que la définition d'objectifs nationaux et locaux et la prise en considération des communes voisines. Parmi les objectifs nationaux, la position de Toulouse comme métropole d'équilibre est un point essentiel, Toulouse devra ainsi, par l'amélioration de son réseau de communication, entraîner les communes avoisinantes pour éviter le désert toulousain. L'amélioration du cadre de vie doit également permettre d'attirer de nouvelles personnes, principalement des cadres, cette amélioration concerne entre autres le patrimoine historique et la création d'espaces verts. Cette volonté est paradoxale avec la suppression du Canal du Midi à Toulouse qui n'était donc considéré ni comme élément du patrimoine ni comme espace vert, mais uniquement comme infrastructure de transport fluvial.

¹⁰² SALVADOR, Philippe. « Quand Toulouse voulait bétonner le Canal du Midi ! ». *Boudu*, nov.2015, n°1, p.36-41.

¹⁰³ COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016). Page 218.

¹⁰⁴ *Ibid.*, Page 224.

¹⁰⁵

¹⁰⁵ <https://books.google.fr/books?id=dWu22lz3mTgC&pg=PA6&lpg=PA6&dq=livre+blanc+de+l%27agglom%C3%A9ration+toulousaine&source=bl&ots=P8cybOeLBM&sig=owmAPQzLs0Elz112kKR4vrB1hCY&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiE9K-8tITLAhWKVxoKHxtBDk8Q6AEINDAE#v=onepage&q=livre%20blanc%20de%20l%27agglom%C3%A9ration%20toulousaine&f=false>

ESTEBE Philippe, Marie-Anne JAILLET. *Bordeaux – Toulouse, approches métropolitaines. L'agglomération toulousaine a-t-elle jamais été moderne ?* Presses universitaires du Mirail, 1999. Consulté le 14/05/2016. Page 6.

¹⁰⁶ COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016). Note 25 Page 224.

¹⁰⁷ Réf 102W69. Agence d'urbanisme de Toulouse. *Agglomération Toulousaine, Projet de Livre Blanc*. Août 1968. Page 3-13

Pour les objectifs locaux, ce rapport met en lumière les oppositions de la ville de Toulouse et des communes avoisinantes qui sont en désaccord permanent et dont les politiques d'aménagement devraient être mises en corrélation.¹⁰⁸

Finalement, l'agence d'urbanisme, imposée par l'Etat, est rejetée par la municipalité de Toulouse et par les communes périphériques. Le maire de Toulouse Louis Bazerque considérant que les communes périphériques sont privilégiées et les communes de la périphérie (Colomiers) considérant quant à elles que Toulouse est favorisée.¹⁰⁹ A travers le rejet de cet organisme, Toulouse et les communes périphériques rejettent le projet de livre Blanc de 1968. Suite à l'échec de cette première agence d'urbanisme, en 1972, est créée l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine (A.U.A.T) regroupant dans son conseil d'administration des représentants de l'Etat, du Département et de la Commune¹¹⁰.

G. 1971 : Des études pour la réalisation de voies sur berge

Depuis les premières études de l'autoroute dans le Canal, l'hypothèse de faire des voies sur berge au canal a été envisagée de manière à être compatible avec l'autoroute. Les voies sur berge ont plus ou moins fait débat et de 1971 à 1975 les projets, que je vais présenter ci-dessous, se sont affinés.

D'après une étude réalisée par le Service des canaux du Midi et latéral à la Garonne en juin **1971**, la réalisation de voies sur berge serait compatible avec la réalisation future d'une autoroute dans le Canal.¹¹¹ Il faut toutefois noter que cette étude contredit ce qui avait été déclaré en 1966 concernant l'incompatibilité entre la réalisation préalable de voies sur berge et par la suite la construction de l'autoroute dans le lit du Canal.¹¹²

L'avant-projet concerne le tronçon Colombette – Bayard mais les voies sur berge pourraient être selon cette étude généralisées tout le long du canal. Ainsi, comme le montre la coupe en figure 14, il est prévu de réaliser une voie rapide dénivelée sur chaque berge entre le pont de la Colombette et le Pont Bayard, ainsi que l'aménagement d'un parking devant la gare SNCF après abaissement et couverture du Canal entre les ponts Riquet et Bayard. Ce projet impliquant de supprimer l'écluse Bayard, reconstruire les ponts Riquet, Bayard et Matabiau afin d'être intégrables à la future autoroute.¹¹³ Le projet de parking sur le canal devant la gare impliquait aussi de baisser le niveau de l'eau de 6,3m, ce qui était compatible avec la modernisation du canal au gabarit Freycinet.

¹⁰⁸ *Ibid.*, Page.3-25.

¹⁰⁹ ESTEBE Philippe, Marie-Anne JAILLET. *Bordeaux – Toulouse, approches métropolitaines. L'agglomération toulousaine a-t-elle jamais été moderne?* Presses universitaires du Mirail, 1999. Consulté le 14/05/2016. Page.6.

¹¹⁰ COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016). Note 25 Page 223.

¹¹¹ Réf 150W138. Ministère de l'équipement-Direction des voies navigables. *Avant-projet de voies sur berges section Colombette- Bayard*. Toulouse, 23 juin 1971

¹¹² Réf 37W39. Groupe central de planification urbaine. *C.C.P.U n°173, Compte rendu de la réunion du 8 novembre 1966 sur l'examen du programme d'aménagement du Vème Plan de la métropole de Toulouse*. Toulouse, 8 novembre 1966.

¹¹³ Ministère de l'équipement-Direction des voies navigables. Op.cit., 1971.

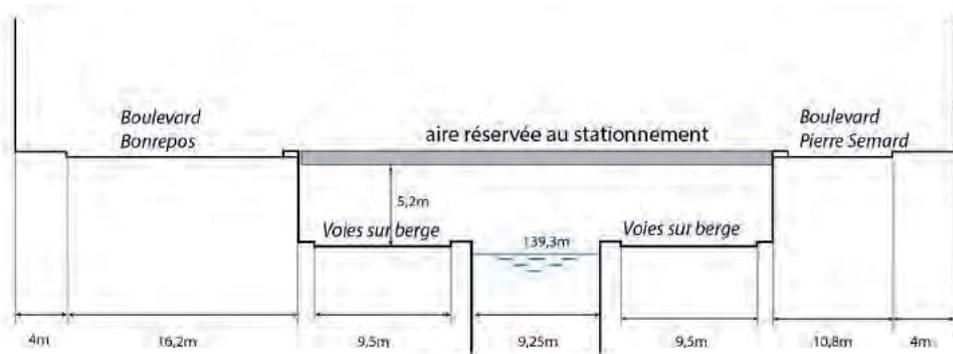


FIGURE 14. PROJET DE PARKING ENTRE LES PONTS RIQUET ET BAYARD, 1971 (REDESSINE A PARTIR DE LA COUPE DE L'AVANT-PROJET DE VOIES SUR BERGE COLOMBETTE-BAYARD)

En août 1971, l'avant-projet de voies sur berges dans toute sa traversée de Toulouse décomposé en cinq phases est présenté à l'atelier d'urbanisme.¹¹⁴ Le plan page suivante reprend ce phasage.

Lors de l'étude de ce document, j'ai eu quelques incertitudes sur ce qui est appelé dans le texte « des voies rapides » que j'ai finalement assimilées aux voies sur berge. Plusieurs éléments m'ont en effet, guidée à cette conclusion. Tout d'abord le projet s'attache à la description de quatre infrastructures : les voies rapides (2 fois 3 voies sur 7 050m), la voie d'eau (miroir de 14m sur 5 900m, 8m sur 300m et 10,6m sur 750m), les voies riveraines de desserte (existantes et aménagées de 6 à 12m de large) et enfin l'accès aux voies rapides (nombre d'entrées : 6 et nombre de sorties : 10). Si les voies riveraines de desserte sont les boulevards bordant le canal alors les voies rapides sont des voies supplémentaires construites sur les berges du canal à l'endroit des anciens chemins de halage, donc des voies sur berge. D'autre part, il est clairement fait mention de « voies sur berge » dont « la continuité sur chaque berge est assurée sur tout le tracé »¹¹⁵.

Enfin sur la section Colombette-Bayard, il est prévu « la couverture du Canal et des voies rapides entre les [ponts Riquet et Bayard] pour aménagement d'un parking. »¹¹⁶. La couverture des voies rapides pour aménager un parking prouve bien que les voies seraient en contrebas des boulevards bordant le canal. Une coupe du pont Riquet en figure 15, issue du dossier de juin 1971, montre les voies sur berge passant sous le pont.

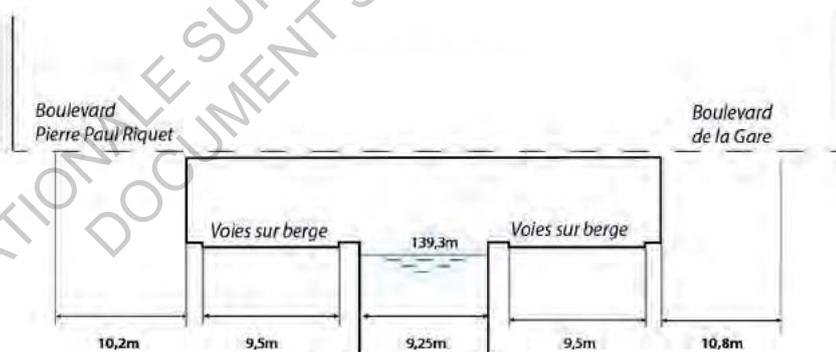
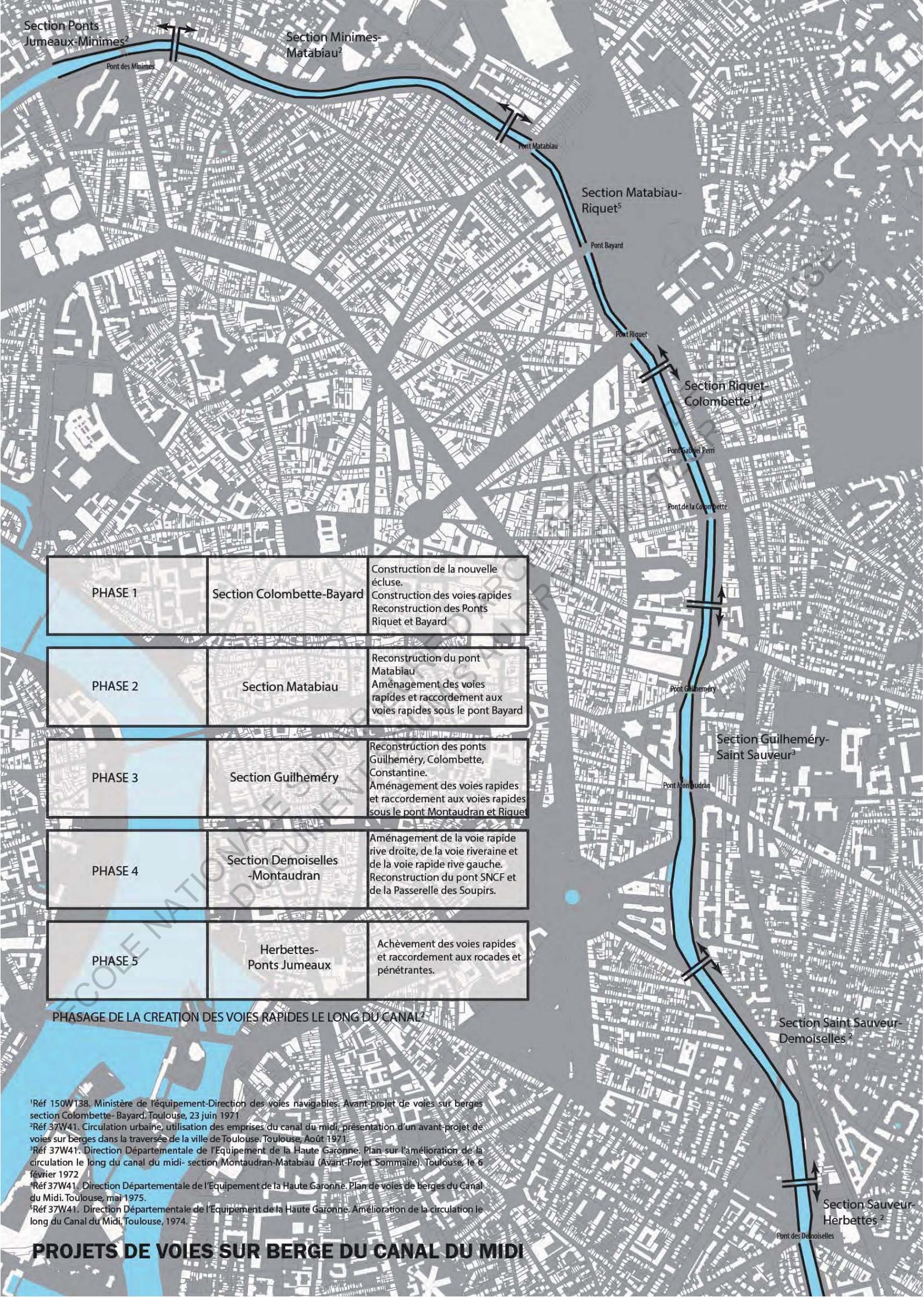


FIGURE 15. PROJET DE RECONSTRUCTION DU PONT RIQUET, 1971 (REDESSINE A PARTIR DE LA COUPE DE L'AVANT-PROJET DE VOIES SUR BERGE COLOMBETTE-BAYARD)

¹¹⁴ Réf 37W41. *Circulation urbaine, utilisation des emprises du canal du midi, présentation d'un avant-projet de voies sur berges dans la traversée de la ville de Toulouse.* Toulouse, Août 1971.

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ *Ibid.*



Section Ponts
Jumeaux-Minimes²

Section Minimes-
Matabiau²

Section Matabiau-
Riquet⁵

Section Riquet
Colombette^{1,4}

Section Guilheméry-
Saint Sauveur³

Section Saint Sauveur-
Demoiselles²

Section Sauveur-
Herbettes²

PHASE 1	Section Colombette-Bayard	Construction de la nouvelle écluse. Construction des voies rapides Reconstruction des Ponts Riquet et Bayard
PHASE 2	Section Matabiau	Reconstruction du pont Matabiau Aménagement des voies rapides et raccordement aux voies rapides sous le pont Bayard
PHASE 3	Section Guilheméry	Reconstruction des ponts Guilheméry, Colombette, Constantine. Aménagement des voies rapides et raccordement aux voies rapides sous le pont Montaudran et Riquet
PHASE 4	Section Demoiselles-Montaudran	Aménagement de la voie rapide rive droite, de la voie riveraine et de la voie rapide rive gauche. Reconstruction du pont SNCF et de la Passerelle des Soupis.
PHASE 5	Herbettes-Ponts Jumeaux	Achèvement des voies rapides et raccordement aux rocades et pénétrantes.

PHASAGE DE LA CREATION DES VOIES RAPIDES LE LONG DU CANAL²

¹Réf 150W138. Ministère de l'équipement-Direction des voies navigables. Avant-projet de voies sur berges section Colombette-Bayard. Toulouse, 23 juin 1971

²Réf 37W41. Circulation urbaine, utilisation des emprises du canal du midi, présentation d'un avant-projet de voies sur berges dans la traversée de la ville de Toulouse. Toulouse, Août 1971.

³Réf 37W41. Direction Départementale de l'Équipement de la Haute Garonne. Plan sur l'amélioration de la circulation le long du canal du midi- section Montaudran-Matabiau (Avenir-Projet Sommaire). Toulouse, le 6 février 1972

⁴Réf 37W41. Direction Départementale de l'Équipement de la Haute Garonne. Plan de voies de berges du Canal du Midi. Toulouse, mai 1975.

⁵Réf 37W41. Direction Départementale de l'Équipement de la Haute Garonne. Amélioration de la circulation le long du Canal du Midi, Toulouse, 1974.

PROJETS DE VOIES SUR BERGE DU CANAL DU MIDI

Les études se poursuivent et en avril **1972**, la Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne propose un Avant-Projet Sommaire pour l'amélioration de la circulation le long du canal du Midi sur la section du pont Montaudran au pont Matabiau¹¹⁷. Sur un plan au 1/2 000, figure 16, sont dessinées des voies sur berge au niveau du port Saint Sauveur et du port Saint Etienne. La portion du pont Montaudran au boulevard Michelet, avec la reconstruction du pont Guilheméry, a été validée mais la seconde portion de Riquet à Matabiau a été différée.¹¹⁸

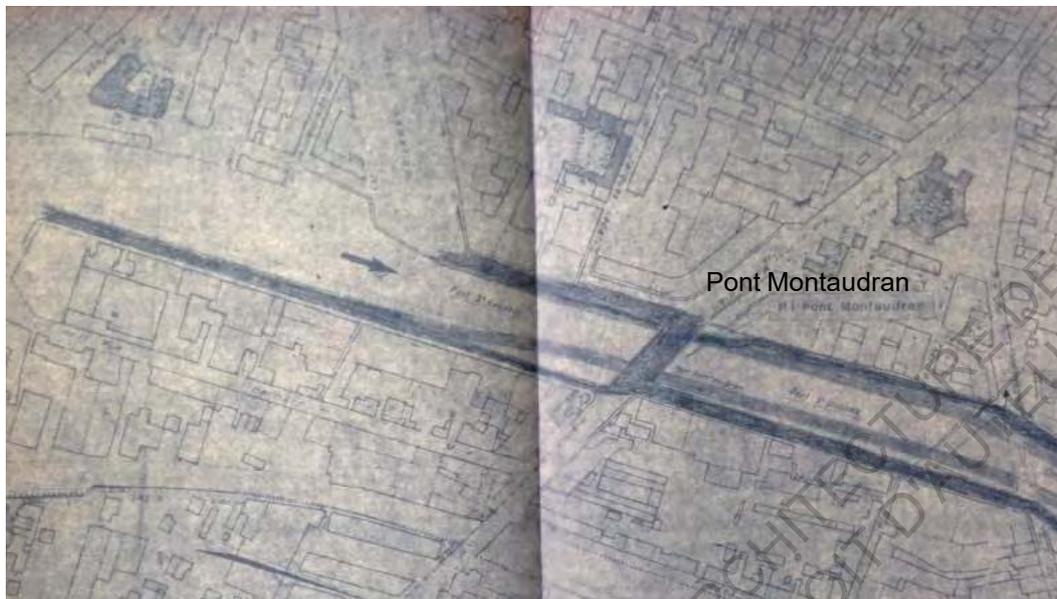


FIGURE 16. VOIES SUR BERGE DES PORTS SAINT SAUVEUR ET SAINT ETIENNE, AVRIL 1972

Le 3 juillet **1973**,¹¹⁹ la Direction Générale des Services Techniques publie une note sur l'état actuel des projets, déclarant la décision du Ministère de l'Équipement d'inscrire au VIIème Plan la réalisation d'une autoroute urbaine implantée dans l'emprise actuelle du Canal du Midi entre les Herbettes et les Ponts Jumeaux (7,6km). Cette réalisation se ferait en deux temps, dans un premier temps viendrait la création de voies latérales au Canal sur chaque rive avec passages dénivelés sous les ponts (voies sur berge) et dans un second temps viendrait la construction de l'autoroute. Le projet de voies sur berge n'est ainsi pas une finalité, mais « une amélioration de la circulation » comme le dit Philippe Roger, Directeur Général des Services Techniques dans son rapport, en attendant l'autoroute. Le projet de voies sur berge a été validé pour le VIème plan.

Dans ce projet, les voies sur berge sont prévues Rive Gauche, entre les Herbettes et Montaudran et les ponts Guilheméry, puis Riquet, Bayard et Matabiau seront à reconstruire afin d'être compatibles avec les voies sur berges et tout projet autoroutier.

La création des voies sur berge et plus particulièrement la création des trémies de part et d'autre des ponts implique l'abattage de nombreux platanes, sur 200m environ de chaque côté des Ponts.

Une étude plus complète datant certainement de **1974**¹²⁰, détaille la portion Riquet-Matabiau (portion dont l'approbation en 1972 avait été repoussée) où les ponts Riquet, Bayard et Matabiau doivent être reconstruits et des voies sur berge réalisées entre eux.

¹¹⁷Réf 37W41. Direction Départementale de l'Équipement de la Haute Garonne. Plan sur l'amélioration de la circulation le long du canal du midi- section Montaudran-Matabiau (Avant-Projet Sommaire). Toulouse, le 6 février 1972

¹¹⁸ Réf 37W41. Direction Départementale de l'Équipement de la Haute Garonne. Amélioration de la circulation le long du Canal du Midi. Toulouse, 1974.

¹¹⁹ Réf 150W138. Direction Générale des Services Techniques (ROGER, Philippe). Autoroute urbaine dans le Canal du Midi. Note sur l'état actuel des projets. Toulouse, 3 juillet 1973.

¹²⁰ Direction Départementale de l'Équipement de la Haute Garonne. Op.cit., 1974.

Ces voies sur berge seraient deux voies de trois mètres chacune de chaque côté du Canal. D'après le plan ci-dessous, les voies sur berge seraient continues depuis la rue Saint Ferréol à la rue de la Concorde en passant sous les trois ponts mentionnés.



FIGURE 17. VOIES SUR BERGE ENTRE LES PONTS RIQUET ET MATABIAU, 1974

Nous pouvons voir que différents changements de directions ont eu lieu depuis les plans de Charles Nicod jusqu'aux projets de voies sur berge. Ces modifications dans les projets sont sans nul doute liés à la multiplicité d'acteurs et d'intérêts que nous allons détailler ci-après.

3. Des négociations entre les institutions

A. L'Etat et le Consortium pour la modernisation des Voies Navigables

Depuis la fin du XIX^{ème} siècle, les pouvoirs publics veulent mettre au gabarit Freycinet (150T, 30m) les canaux de France. En 1903, les crédits pour la modernisation du Canal sont votés mais les guerres mondiales vont retarder cette modernisation. Dans les années 1930, un autre projet concernant le Canal du Midi participe à retarder sa modernisation, il s'agit d'un Canal Maritime permettant aux bateaux militaires de rejoindre les golfes de Gascogne et du Lion¹²¹ faisant de Toulouse un port maritime.

La question de la modernisation du Canal va bien au-delà de la traversée toulousaine puisqu'elle concerne le Canal du Midi et le Canal Latéral, elle est donc considérée à l'échelle de la France. Ainsi le 19 décembre 1966, M. Edgar Pisani, Ministre des Transports déclare le début prochain des travaux de modernisation du Canal Latéral sur le parcours Bordeaux-Toulouse¹²² mais aucune décision concrète ne vient étayer cette déclaration. Au même moment, comme nous avons pu le voir précédemment, les hypothèses d'utilisation du Canal en voie routière fleurissent. Le Consortium dénonce alors l'amalgame qui est fait entre le projet général de modernisation des canaux et le projet particulier d'autoroute urbaine à Toulouse dans le Canal du Midi, amalgame qui entretient une confusion.¹²³ Pour le consortium ces deux problèmes sont totalement dissociés et nécessitent des décisions indépendantes. Il me semble pourtant que dans sa traversée de Toulouse, ces deux problèmes sont dépendants et semblent aller dans le même sens puisque la pression urbaine rend difficile la

« Le Consortium proteste avec force contre [...] L'anéantissement de La Liaison Atlantique-Méditerranée »

Consortium, 1967

¹²¹ MARCONIS, Robert, Jean-Loup MARFAING, Jean-Christophe SANCHEZ, Julien GIEULES. *Le Canal du Midi, regards sur un patrimoine*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 2012. p.53

¹²² Réf 37W39. PELLETIER, Emile. *Rapport moral présenté à l'assemblée générale du 20 octobre 1967 par le consortium pour la modernisation et le développement des voies navigables atlantique-méditerranée*. Toulouse, 20 octobre 1967

¹²³ *Ibid.*, Page 4.

modernisation du Canal, modernisation qui serait possible si le Canal était dévié par la vallée de l'Hers, laissant libre le lit actuel du Canal pour créer une voie routière.

Deux autres éléments provoquent l'inquiétude du Consortium. Le premier concerne la déviation du Canal du Midi par la Vallée de l'Hers, le Consortium ne s'oppose pas à cette déviation mais il exige la déviation préalable du Canal du Midi avant la réalisation de tout ouvrage routier dans le lit du Canal qui aurait pour finalité une coupure de la navigation Atlantique-Méditerranée.¹²⁴

Ce sont les retards dans les prises de décision de l'Etat qui sont critiqués par le Consortium. Ainsi le Consortium demande à l'Etat de prendre une décision rapide et raisonnée sur la modernisation des canaux qui leur permettra de poser les bases d'un boulevard industriel par voie fluviale de l'axe Atlantique-Méditerranée.

B. Le Groupe Central de Planification Urbaine et la Municipalité

En avril 1966 lors de la proposition du schéma de voirie, établi par l'ingénieur en chef de Toulouse, au Groupe Central de Planification Urbaine, plusieurs problèmes apparaissent. En effet, la présence du Canal est centrale dans la question des schémas de voirie, mais le Groupe Central de Planification Urbaine et le Préfet de la région Midi-Pyrénées n'arrivent pas à trouver un accord et les questions de financement retardent la déviation du Canal. La trop faible enveloppe financière dédiée au Vème plan ne permet pas de réaliser l'acquisition des terrains nécessaires à la déviation du Canal par la vallée de l'Hers ce qui retarde la création de l'autoroute dans le Canal.¹²⁵

A travers le compte rendu de la réunion du 8 novembre 1966¹²⁶, on remarque la réticence du GCPU à la déviation du Canal du Midi par la vallée de l'Hers. Il est ainsi demandé au préfet pourquoi les berges du Canal n'ont pas été utilisées comme voie de desserte du centre de Toulouse au lieu de prévoir des crédits pour l'acquisition des terrains de déviation du Canal. On observe des divergences d'intérêt entre la ville de Toulouse, qui demande plus de crédits pour dévier le Canal le plus rapidement possible et le GCPU qui au contraire préfère ne pas inscrire la déviation du Canal au V° plan et se donner le temps d'étudier la meilleure solution pour le schéma de voirie à Toulouse.

La visite du Ministre de l'Equipement, M. Edgard Pisani, le 26 novembre 1966, semble marquer un tournant dans le positionnement du GCPU vis-à-vis de l'utilisation du Canal comme autoroute. En effet, comme nous venons de le voir, le 8 novembre 1966, le GCPU est plutôt réticent face à l'autoroute dans le Canal. Mais lors de sa visite, M. Pisani semble plus favorable à une autoroute dans le canal que le GCPU, puisqu'il estime nécessaire d'utiliser l'emprise du canal pour la réalisation du schéma de structure de Toulouse.¹²⁷

« M. Le Ministre a estimé que l'utilisation de l'emprise du canal était nécessaire à la réalisation du schéma de structure de Toulouse »

Préfet de la région Midi-Pyrénées, 1966

L'influence de cette décision me semble importante puisque les projets par la suite seront orientés vers la réalisation de l'autoroute et en 1973 le Ministère de l'Equipement inscrit la réalisation de l'autoroute au VIIème plan.¹²⁸

¹²⁴ Ibid., Résolution.

¹²⁵ Réf 37W39. Ingénieur en chef. *Vème plan, Rapport de l'ingénieur en chef*. Toulouse, 9 avril 1966.

¹²⁶ Cette réunion entre le préfet de la région Midi Pyrénées et le GCPU correspond à l'étude du schéma de voirie proposé en avril 1966. Réf 37W39. Groupe central de planification urbaine. *C.C.P.U n°173, Compte rendu de la réunion du 8 novembre 1966 sur l'examen du programme d'aménagement du Vème Plan de la métropole de Toulouse*. Toulouse, 8 novembre 1966.

¹²⁷ Réf 37W39. Préfet de la région Midi-Pyrénées. *Lettre du Préfet de la région Midi-Pyrénées au Président du GCPU du 20 janvier 1967 pour le programme d'aménagement d'équipement de Toulouse*. Toulouse, 20 janvier 1967. Page 2.

¹²⁸ Réf 150W138. Direction Générale des Services Techniques (ROGER, Philippe). *Autoroute urbaine dans le Canal du Midi. Note sur l'état actuel des projets*. Toulouse, 3 juillet 1973.

C. L'Etat et la Municipalité

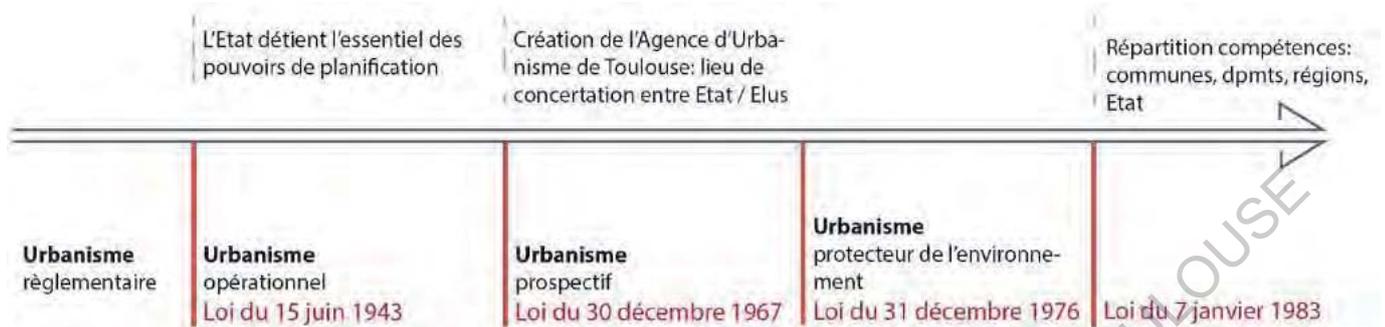


FIGURE 18. ÉVOLUTION DU RÔLE DE L'ÉTAT ET DES ELUS DANS L'URBANISME (SOURCE : FRISE RÉALISÉE À PARTIR DE LA THÈSE DE YASMINE BENDJADOR ¹²⁹)

Après la Loi d'Orientation Foncière de 1967¹²⁹, l'Etat et les Communes doivent trouver un accord pour établir les documents d'urbanisme conjointement. Comme nous avons pu le voir dans la partie II.2.F, l'Agence d'Urbanisme de Toulouse qui représente l'Etat propose le projet de Livre Blanc en 1968. Apparaît alors le clivage entre l'Etat et la municipalité de Toulouse puisqu'à travers le Livre Blanc, l'Agence d'Urbanisme de Toulouse est rejetée par la municipalité de Toulouse qui juge cet organisme d'Etat trop intrusif.

D'autre part, on remarque aussi l'opposition entre Louis Bazerque et les maires des communes de la périphérie qui s'opposent aux « initiatives d'allures supracommunales ».¹³⁰

Ces différentes oppositions liées à des divergences d'intérêt ont certainement contribué à retarder les projets de voirie.

¹²⁹ BENDJADOR, Yasmine. *Les agences d'urbanisme en France métropolitaine : des outils évolutifs ?* Thèse de doctorat : Aménagement de l'espace et urbain. Tours: Université François Rabelais, 2007, 590p. Page 198.

¹³⁰ ESTEBE Philippe, Marie-Anne JAILLET. *Bordeaux – Toulouse, approches métropolitaines. L'agglomération toulousaine a-t-elle jamais été moderne ?* Presses universitaires du Mirail, 1999. Consulté le 14/05/2016. Page 7.

III. UNE PRISE DE CONSCIENCE DU PATRIMOINE CONDUISANT A UN ETAT MIXTE DU CANAL

L'importance de l'automobile croissant et la politique suivie par l'Etat et par la Municipalité tendent à privilégier les projets autoroutiers dans les années 1960 à Toulouse. Toutefois le projet est avorté en 1973. L'objet de cette dernière partie est de comprendre ce revirement de positionnement que je lie à l'évolution d'un contexte global national voir européen qui commence à présenter des préoccupations environnementales et patrimoniales. Cette étude sera découpée en deux premières parties dissociant ainsi le début des années 1970 et la fin des années 1970 avec une augmentation de ces préoccupations. Pour comprendre l'état d'esprit des acteurs et de la population de l'époque, je m'appuierai principalement sur des informations de la presse de l'époque (écrits, vidéos).

Enfin pour répondre à ma problématique, je finirai cette partie avec une analyse des modifications réalisées sur le Canal et les paysages impactés par les projets que j'ai présenté dans ce mémoire. J'étudierai les impacts des voies sur berge, la modernisation du Canal au gabarit Freycinet et les modifications des ponts pour le projet autoroutier et pour les voies sur berge. Mon support sera alors des photos actuelles et passées du Canal dans sa traversée de Toulouse.

1. Dans les années 1970, le patrimoine et l'environnement commencent à faire partie des débats

En 1973, Pierre Baudis refuse de réaliser la voie rapide urbaine dans le lit du canal du Midi. Cette décision remet en cause le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) qui se basait sur cette réalisation et « s'oppose directement aux projets étudiés depuis près de huit ans par la direction départementale de l'équipement ». ¹³¹ Cette décision est commentée par un article dans le journal Le Monde dont le titre ne manque pas d'humour « Pas d'autoroute dans le canal du Midi VITESSE OU FLANERIE ». Pierre Baudis cité dans le texte déclare « *La sauvegarde de l'environnement est maintenant une des premières préoccupations des citoyens. Si j'avais donné mon accord à l'autoroute, ceux-là mêmes qui n'admettaient pas aujourd'hui que la priorité soit donnée au cadre de vie me l'auraient reproché d'ici quelques années* » ¹³². Le revirement dans la décision de réaliser une autoroute dans le canal s'explique donc par le contexte naissant de prise en compte de l'environnement. D'après Pierre Baudis ce contexte est en pleine évolution puisque les personnes aujourd'hui favorables au projet d'autoroute ne seront plus de cet avis dans quelques temps. Cette initiative est également précurseur d'une évolution de l'urbanisme, comme le souligne l'article « *Avec l'affaire du canal, c'est toute une conception traditionnelle de l'urbanisme fondée exclusivement sur la voirie qui est bousculée. En conservant son canal, Toulouse refuse, contrairement aux apparences, le passé. Un exemple pour d'autres villes.* ».

¹³¹ Réf 150W138. MALLET, Etienne. « Pas d'autoroute dans le canal du Midi VITESSE OU FLANERIE ? ». Le Monde, 16 octobre 1973.

¹³² Ibid.

Pas d'autoroute dans le canal du Midi VITESSE OU FLANERIE?

Pas d'autoroute dans le canal du Midi. M. Pierre Baudis, député et maire de Toulouse, vient en effet de repousser les projets de l'administration de l'équipement, qui souhaitait aménager une rocade au cœur de la ville. Non seulement le canal est sauvé, mais encore un aménagement de ses rives au profit des promeneurs est prévu.

Le canal royal du Languedoc comme il fut baptisé au moment de sa construction sous le règne de Louis XIV, a bien perdu de sa splendeur passée. Dans Toulouse, en moyenne cinq péniches par semaine seulement franchissent ses écluses. Ses eaux sont sales. Les rives sont parfois jonchées de débris et de papiers gras. Plusieurs ponts ont été détruits; d'autres élargis pour les besoins de la circulation automobile. Malgré tout, le canal reste un lieu de vie. Les platanes bordés de Badauds et de pécheurs sains aiment à se promener le long. Ce qui n'est pas ce que pourrait être une «coulée» près de 7 kilomètres de long, en plein cœur de la ville, si elle était conçue avec une certaine

la navigation de plaisance se développera encore: chaque année, Anglais, Danois ou Norvégiens empruntent en plus grand nombre le canal pour relier plus rapidement l'Atlantique et la Méditerranée et éviter le détour de Gibraltar.

Pourquoi sauver le canal?
«La sauvegarde de l'environnement est maintenant une des premières préoccupations des citoyens, explique M.

de francs, soit huit à dix fois moins qu'un tracé qui aurait traversé le tissu urbain existant. Pour mieux faire accepter par les élus leur projet, les techniciens ont bien proposé une solution à deux fois deux voies qui aurait permis de maintenir la majorité des arbres et un filet d'eau d'environ 2 mètres de large, à titre de souvenir... Malgré ces offres le conseil municipal tient bon.

Mais quelle solution de rechange trouver pour répondre malgré tout aux besoins de la circulation automobile? L'abandon du projet d'autoroute dans le canal remet en cause le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) en préparation. Il va falloir envisager des rocades qui contournent la ville plus à l'extérieur; freiner la création des emplois de bureau dans le centre et les développer au contraire dans la

Après mûre réflexion et une longue hésitation, le Maire de Toulouse a finalement décidé de réaliser ce rêve.

«Nous allons, dit-il, mettre des bancs, planter des arbustes et des massifs de fleurs, installer un éclairage agréable». Certains souhaiteraient aussi, attirer des activités de loisirs (joutes nautiques, concours de pêche, restaurants flottants, etc...). On parle de remettre en service des coches d'eau qui, il y a quelques années encore, assuraient un transport de voyageurs. On escompte que

quelques années». Le Maire ajoute: «Le vieux Toulouse dispose de relativement peu d'espaces verts. L'occasion était à saisir. Il faut faire des choix. J'ai choisi en faveur des piétons contre l'automobile qui, si l'on n'y prend garde, finira par chasser les habitants des villes».

chasser les habitants des villes».

Un choix difficile qui a été fait directement aux projets depuis près de huit ans en direction départementale de l'équipement. L'administration estimait que l'emprise (près de 70 mètres de large) était une chance inappréciable pour aménager une rocade à deux fois deux voies qui aurait entouré parfaitement les quartiers centraux. Le coût des travaux était estimé à environ 130 millions

tro. Avec l'affaire du canal, c'est toute une conception traditionnelle de l'urbanisme fondée exclusivement sur la voirie qui est bousculée.

En conservant son canal pour les promeneurs, Toulouse refuse, contrairement aux apparences le passé. Un exemple pour d'autres villes.

Etienne MALLET

FIGURE 19. REF 150W138. MALLET, ETIENNE. «PAS D'AUTOROUTE DANS LE CANAL DU MIDI VITESSE OU FLANERIE?». LE MONDE, 16 OCTOBRE 1973.

D'autre part, il est intéressant de noter le lien qui est fait entre sauvegarde de l'environnement et amélioration du cadre de vie qui de nos jours semble évidente mais commençait à l'époque tout juste à devenir une préoccupation.

L'article fait aussi un état des lieux du canal dégradé, dont l'entretien est négligé, des ponts sont détruits pour les besoins de la circulation automobile. Et la volonté du maire, n'est pas seulement de sauver le canal de l'autoroute mais elle est de re-végétaliser le canal et d'en faire un élément touristique.

Dans une interview de Pierre Baudis présente sur l'INA « La France défigurée. Toulouse espaces verts ou bitumes » de 1975, celui-ci commente sa décision.

« Parlons en effet des espaces verts, il y avait des projets acceptés mais maintenant condamnés, je veux parler du Canal du Midi où sur des kilomètres le site du Canal, c'est-à-dire l'eau et les arbres, disparaissaient et c'était un choix de plusieurs municipalités qui

n'appartenait pas du tout à ma tendance politique. J'ai demandé, et cela fut difficile avec l'équipement, j'ai demandé à ce que l'on renonce à ce projet et que l'on maintienne le site du Canal, c'est-à-dire l'eau et les arbres. En ce qui concerne la Garonne, à partir du moment où l'on dit non au Canal du Midi, qui fait Nord-Sud de Toulouse, il faut bien qu'il y ait quelque chose pour amener les personnes et les travailleurs par le transport en commun aux différents points du centre. »¹³³

Ainsi, face à cette volonté de sauvegarde de l'environnement prônée par la municipalité, des projets contradictoires sont énoncés comme les voies sur berge de la Garonne. Ces voies sur berge, deux fois deux voies de 7m, devaient longer le fleuve depuis Empalot jusqu'à l'embouchure du canal de Brienne et rejoindre l'échangeur des Ponts Jumeaux. Etaient prévus des échangeurs au pont Saint Michel, à la Daurade et place Saint Pierre.¹³⁴ En résumé, un projet équivalent au projet d'autoroute dans le canal. Cette solution des berges de la Garonne pousse à se questionner sur la véritable conscience de l'environnement et du patrimoine revendiquée par Pierre Baudis à ne pas réaliser l'autoroute dans le Canal.

En effet, Pierre Baudis a toujours fait attention à l'opinion publique et ses arguments liés au patrimoine et à l'amélioration du cadre de vie correspondaient avec une demande de la population. Pour sa campagne électorale contre Louis Bazerque en 1971, Pierre Baudis utilise des arguments liés au patrimoine toulousain. Il dit ainsi « Ce qu'il faut c'est que tous les Toulousains soient des toulousains à part entière. »¹³⁵ L'argument patrimonial et l'identité toulousaine que revendique Pierre Baudis montrent les nouvelles tendances des années 1970.

Bien que ce ne soit pas l'Etat qui ait renoncé au projet d'autoroute, le gouvernement Pompidou a été à l'initiative d'une véritable volonté de protéger l'environnement et de dénoncer les effets néfastes de source de pollution comme l'automobile. Nous pouvons ainsi faire un parallèle entre l'attitude de G. Pompidou et de P. Baudis. Pompidou a eu des attitudes désabusées vis-à-vis de la voiture, « Les Français aiment la bagnole, que voulez-vous que j'y fasse ? »¹³⁶. Puis il a, le 8 janvier 1971, créé le premier ministère de l'Environnement chargé de la Protection de la nature et de l'Environnement. Dans une vidéo de l'INA, Jacques Duhamel, ministre de l'agriculture en 1971, commente le contexte de création de ce ministère par la nécessité de protection de la nature :

« Il y a une prise de conscience populaire et pas seulement en France, dans le monde entier, qui est en train de se faire. Et en France à l'initiative du président de la République, pour que nous lutions contre cette pollution et pour cela que nous prenions conscience de cette pollution, pour que chaque homme se rende compte que c'est un problème de survie et qu'il accepte de faire l'effort qui sera aussi financier qui s'imposera pour porter remède à cette pollution de l'air et de l'eau et du bruit. »¹³⁷

¹³³ La France défigurée. **Toulouse, espaces verts ou bitume.** [Réalisé le 01/02/1975] [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. *INA*. [19.'44] Disponible sur : <<http://www.ina.fr/video/CAA7502038601>> (Consulté le 18/02/2016)

¹³⁴ Réf 150W138. Auteur non précisé. *Le problème depuis longtemps posé, du canal de midi, dans la traversée de Toulouse.* 5 Décembre 1973

¹³⁵ JT 20H. **Point chaud des municipales.** [Réalisé le 02/03/1971] Interview de Louis Bazerque sur le projet du Mirail. [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. *INA*. [3.'53] Disponible sur : < <http://www.ina.fr/video/CAF94054288/point-chaud-des-municipales-toulouse-video.html>> (Consulté le 18/02/2016)

¹³⁶ FLONNEAU, Mathieu. Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile. In: *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999, pp. 34.

¹³⁷ **1971 : Création du ministère de l'environnement.** [Réalisé en 1971] [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. *INA*. [9.'40] Disponible sur : <<http://www.ina.fr/contenus-editoriaux/articles-editoriaux/1971-creation-du-ministere-de-l-environnement/>> (Consulté le 18/02/2016)

2. A la fin des années 1970, prise de conscience du patrimoine et de l'environnement

- La fin du mythe de l'automobile

Les embouteillages deviennent inévitables dans les grandes villes et le rêve de liberté procuré par l'automobile est bien lointain. D'autre part, la question de l'insécurité routière devient de plus en plus préoccupante. En effet, en 1972, la France détient le nombre de victimes sur les routes le plus important en Europe avec 16 617 personnes tuées en deux ans.¹³⁸ On assiste à un véritable désenchantement de l'automobile au niveau de la population, qui comme son président, George Pompidou, avait été séduit par les avantages qu'elle procurait. Mai 1968 aura joué un rôle dans la critique de l'automobile devenue un symbole de la société de consommation. Des ouvrages sont publiés après 1968 dont le titre évoque cette critique : « L'automobilité contre l'humanité ». ¹³⁹

D'autre part la préoccupation du cadre de vie devient importante, le bruit lié à l'automobile et l'air pollué lui portent atteinte. L'importance du cadre de vie et du soucis de l'environnement est aussi lié en partie à mai 1968.¹⁴⁰ En effet, parmi la revendication de droits civils et politiques nouveaux, la population montre une préoccupation nouvelle liée à l'environnement. Ainsi les mouvements écologistes trouvent leur source dans les valeurs incarnées par mai 1968.¹⁴¹ Ces associations se multiplient dans les années 1950 et 1960 mais c'est à la fin des années 1960 que les revendications se font plus globales, « réinterrogeant le rapport de l'homme à la nature, dépassant le cadre de la défense de l'environnement ». ¹⁴² Il me semble que ce questionnement nouveau participe à reconsidérer le canal comme un élément source de biodiversité et de confort dans la vie quotidienne des toulousains.

- Prise de conscience de la population

Bien que le projet d'autoroute ait été avorté, la question de la dégradation du Canal reste entière et des conflits sont toujours présents. Notamment avec les trois fonctions assumées par le canal : la navigation commerciale, le tourisme et l'irrigation pour l'agriculture qui s'opposent. On pourra également encore parler de fonction de transport routier puisque les voies sur berge sont en cours de réalisation.

Il est vrai que l'on peut se questionner sur le meilleur devenir pour le canal, si le canal n'est pas modernisé, il perdra alors ses bateliers et n'assumera plus sa fonction d'infrastructure économique de transport fluvial perdant ainsi tout un pan de son identité.

Plusieurs voix, comme le Consortium pour la Modernisation, s'élèvent pour la transformation d'ouvrages anciens de l'architecture fluviale afin de les adapter aux techniques actuelles. En 1977, est finalement voté un plan de trois ans financé par l'Etat et par les Régions pour moderniser le Canal du Midi.¹⁴³ Cette modernisation, la mise au gabarit Freycinet, implique de creuser le Canal et de modifier les écluses initialement de 30m à 38,5m en allongeant les écluses elliptiques ou rectilignes, c'est-à-dire de détruire des ouvrages d'art présents pour certains depuis la construction du Canal.

¹³⁸ FLONNEAU, Mathieu. Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile. In: *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999. pp. 35.

¹³⁹ Titre de l'ouvrage de Scheider paru en 1971 http://www.challenges.fr/automobile/dossiers/mai-1968-l-automobile-en-premiere-ligne_409804

PERRET, Camille. « Mai 1968- L'automobile en première ligne ». *Challenge*, 21 Mars 2008. (consulté le 08/09/2016)

¹⁴⁰ Sous la direction de SILBERSTAIN, Patrick, *La France des années 1968*, Paris, Syllepse, 2008. « Écologie »

¹⁴¹ <http://www.sens-public.org/article635.html>

PERMAT, Christophe. « Mai 68, le conflit des interprétations ». *Sens public*, 16 février 2009. (consulté le 08/09/2016)

¹⁴² <http://www.sens-public.org/article635.html>

PERMAT, Christophe. « Mai 68, le conflit des interprétations ». *Sens public*, 16 février 2009. (consulté le 08/09/2016)

¹⁴³ CHAMPENOIS, Michèle. « On casse un chef d'œuvre- Le canal du Midi aux mains des modernisateurs ». *Le Monde*, 02/11/1983.

Face au déclin de la batellerie, la navigation de plaisance se développe, les plaisanciers anglais connaissent un véritable engouement pour ce canal resté naturel. En effet, le Canal du Midi contrairement à de nombreux canaux des pays au Nord de la France conserve son caractère authentique puisqu'il n'a pas encore été bétonné totalement. En 1981, dans la revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, le professeur Robert Marconis se pose la question de la viabilité des travaux de modernisation du canal en cours pour le transport des marchandises face au profit réalisé par la navigation de plaisance. Mais les deux compagnies de navigation de loisirs sont anglaises et cette activité ne profite pas à l'économie régionale. D'autre part, l'augmentation du nombre de plaisanciers implique une surconsommation en eau pour permettre le passage des écluses ce qui pourrait nuire à l'irrigation de terres agricoles.¹⁴⁴ La modernisation du Canal entamée à ses extrémités provoque l'indignation des plaisanciers qui souhaitent la conservation de ce patrimoine. Michèle Champenois, journaliste et auteure de l'article « On casse un chef-d'œuvre »¹⁴⁵ paru en 1983 craint que la modernisation du Canal, qui arrive trop tard puisque l'effectif de la batellerie a déjà diminué de moitié, ne détruise la valeur historique et esthétique de cet ouvrage d'art et fasse disparaître la navigation touristique, seul générateur d'économie. On voit ainsi que l'élite intellectuelle, la presse, et finalement la population ont pris conscience de la valeur patrimoniale du Canal du Midi. Finalement les travaux de modernisation sont arrêtés en 1984.

Les voies sur berge comme j'ai pu le dire précédemment sont également une atteinte à la nature du Canal. Mais si pour la modernisation du Canal, j'ai pu identifier des réactions liées au caractère patrimonial du Canal, pour les voies sur berge, je constate que les oppositions sont liées à l'atteinte au patrimoine mais également montre un souci et une préoccupation de l'environnement.

Dans une vidéo de l'INA datée de février 1975 et intitulée « La France défigurée. Toulouse, espaces verts ou bitume »¹⁴⁶, le professeur et historien Jean-Pierre Amalric échange avec Pierre Baudis sur l'évolution de Toulouse. Cette période correspond à la création de la rocade Sud et des voies sur berge de la Garonne, Jean-Pierre Amalric, délégué représentant des comités de quartier, proteste contre ces deux projets et leur atteinte à l'environnement et au cadre de vie. En effet, dans son discours l'environnement et le cadre de vie sont liés ce qui n'était pas le cas une dizaine d'années plus tôt, le climat qui accompagne ces projets est donc à la protestation.

La construction des voies sur berge du Canal du Midi provoque pour certains tronçons des réactions de comités de quartiers pour préserver les platanes qui doivent être arrachés. La presse relate ces épisodes de protestation de la population comme l'article de la Dépêche daté de 1977, « pont des Demoiselles – La bataille des platanes à l'heure de la trêve ».

« La petite manifestation organisée samedi dernier [05/11/1977] a donc provoqué la suspension des travaux. [...] En s'enchaînant aux arbres, en s'opposant physiquement à la destruction des platanes [...] les écologistes allaient précipiter l'affaire : [...] les travaux étaient interrompus. »

On remarque ainsi des réactions fortes de la part des citoyens souhaitant préserver les platanes du Canal. Le terme « d'associations écologistes » employé dans l'article pour parler des contestataires est peut-être exagéré et atteste de la nouveauté des préoccupations environnementales qui paraissent encore atypiques.

D'autre part ces réactions attestent de l'existence d'une préoccupation plus globale pour la sauvegarde du site comme le montre la réaction des groupes contestataires :

¹⁴⁴ MARCONIS, Robert. « Les canaux du Midi, outil économique ou monument du patrimoine régional ? ». *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1981.

¹⁴⁵ CHAMPENOIS, Michèle. Op. cit. 1983.

¹⁴⁶ La France défigurée. **Toulouse, espaces verts ou bitume.** [Réalisé le 01/02/1975] [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. *INA*. [19.'44] Disponible sur : <<http://www.ina.fr/video/CAA7502038601>> (Consulté le 18/02/2016)

« Nous ne nous battons pas uniquement pour les arbres, mais contre tout un vaste projet qui laisserait pénétrer l'automobile à tout prix. Nous dénonçons la ville en béton avec un parking en-dessous, dont les plans seraient dessinés dans le secret d'un bureau ! ».

En 1973, les travaux de modernisation sur le Canal latéral à la Garonne sont achevés et les travaux de modernisation commencent aux deux extrémités du Canal du Midi (Toulouse et Béziers). Mais en 1981-1982, face à la mobilisation des citoyens contre les atteintes faites au Canal, l'Etat et les régions récemment créées décident d'arrêter la modernisation. ¹⁴⁷

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

¹⁴⁷ ADGE, Michel, Philippe DELVIT, Robert MARCONIS, Jean-Loup MARFAING, Samuel VANNIER. *Canal royal du Languedoc : le partage des eaux*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 1992. Page 4.

3. Mais les modifications sur le Canal ont été réalisées

A. Bétonisation des berges du Canal

- Les voies sur berge

Nous pouvons observer sur le plan ci-contre les voies sur berge du canal à notre époque. La différence avec les projets initiaux présentés page 34 est flagrante, en effet à première vue, seules les portions au niveau des Minimes, entre les Ponts Guilheméry et Montaudran et enfin rive droite du pont des Demoiselles ont été touchées par les voies sur berge.

Seule une rive après le pont des Demoiselles présente une voie sur berge grâce aux manifestations de protections citoyennes.

D'autre part, le parking qui devait couvrir le canal et les voies sur berge entre les ponts Bayard et Riquet n'a été réalisé. Mais pour autant, plusieurs ponts anciens et des écluses ont été détruits dans l'optique de réaliser ces projets.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pont des Minimes
1683 ; 1762 ; 1969

A



Source: GoogleEarth

B



Source: GoogleEarth

C



Source: GoogleEarth

D



Source personnelle

Pont Matabiau
1681 ; XIXème ; 1963

Pont Bayard
1860

Pont Riquet
1845 ; 1950

Pont Gabriel Perri
1904

Pont de la Colombe
1872

Pont Garthemery
1681 ; 1845 ; 1974

Pont Montaudran
1683 ; 77 ; 1966

Pont des Demoiselles
1681 ; 1970

VOIES SUR BERGE DU CANAL DU MIDI // BETONISATION DU CANAL

D

- Exemples concrets du port Saint Sauveur et du port Saint-Etienne

J'ai choisi d'approfondir ma réflexion sur le paysage urbain du Canal du Midi au niveau du port Saint Sauveur et du port Saint Etienne. En effet ces deux lieux présentent des particularités intéressantes. D'autres parts, les ponts sur le Canal dans sa traversée de Toulouse sont des éléments récurrents du paysage du canal et sont révélateurs du changement opéré dans les années 1960, c'est pourquoi je m'attacherai aussi à leur étude. Avant de commencer je souhaiterais identifier les éléments que j'ai voulu mettre en avant dans cette analyse du paysage urbain et je tiens toutefois à souligner que cette réflexion est loin d'être exhaustive. Ainsi étant donné mon sujet d'étude portant sur l'autoroute dans le canal et ses impacts, le paysage urbain sera pour moi centré sur « l'ambiance marquée par les circulations et leurs effets »¹⁴⁸ et les modifications sur le paysage urbain du Canal.

Le port Saint Sauveur est encadré de hauts immeubles d'habitation, allant du R+2 au R+10, qui ont été construits durant la seconde moitié du XXème siècle. Sur les photos figures 20,21 et 22 nous pouvons voir le port Saint Sauveur avant et après 1950, en arrière-plan, on remarque le fleurissement des immeubles. Jean Coppolani dans son article *L'évolution des paysages urbains de Toulouse depuis 1945* regrette ce changement d'échelle provoqué par « ces nouveaux blocs à armature de béton, à façade généralement badigeonnée, hauts en moyenne de 8 à 12 étages »¹⁴⁹. Ce changement d'échelle par rapport à la première moitié du XXème siècle où le bâti était composé de petites maisons toulousaines d'un à deux étages, provoque une impression de masse. Sur la façade Est du port Saint Sauveur du document ci-contre nous pouvons d'ailleurs voir les deux maisons toulousaines à un étage, uniques survivantes des immeubles en béton. Dans le prolongement de ces deux maisons, quatre immeubles avec en commun un passage couvert piéton marqué par des poteaux en béton tentent de donner une cohérence d'ensemble.

Quelques bâtiments témoignent de l'heure de gloire passée du Canal comme les deux entrepôts à l'ouest construits initialement pour la navigation accélérée pour charger et décharger les marchandises dans les cales des bateaux, et maintenant utilisés l'un comme capitainerie et l'autre pour le stockage de matériel de la caserne Eugène Lougnon.¹⁵⁰ Six arches au RDC, sur la façade Ouest du port, témoignent de la présence d'une ancienne gare construite en 1836 liée à la navigation accélérée et qui fut remplacée par un immeuble de huit étages en 1955.

Dans ce paysage encadrant le canal du Midi, on est vite marqué par l'absence des arbres qui caractérisent le site à d'autres endroits dans la ville, comme plus au Sud après le pont des Demoiselles. Cette absence d'arbres s'explique d'une part par les voies sur berge qui passent sous le pont Montaudran et qui ont nécessité l'abattage des arbres mais également par sa fonction portuaire qui impliquait des quais maçonnés.

Enfin malgré les boulevards à deux voies qui encadrent le canal, le paysage du port Saint Sauveur reste portuaire.

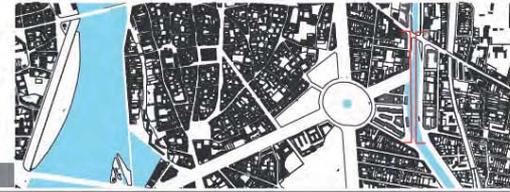
¹⁴⁸ MICHEL, Xavier. Paysage urbain : prémisses d'un renouvellement dans la géographie française, 1960-1980. Strates Matériaux pour la recherche en sciences sociales, 2008, pp.67-86.

¹⁴⁹ COPPOLANI, Jean. L'évolution des paysages urbains de Toulouse depuis 1945. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 49, fascicule 3, 1978. Nuisances. Page. 349.

¹⁵⁰ <http://urban-hist.toulouse.fr/urbanhistdiffusion/> Mairie de Toulouse. Patrimoine architectural.

LE PORT SAINT SAUVEUR //

EXEMPLE MANIFESTE DU CHANGEMENT D'ECHELLE QUI S'OPERE DURANT LA SECONDE MOITIE DU XXème s



FACADE EST



TYPLOGIE DU BATI

Immeuble R+6

Immeuble R+4

Immeuble R+4

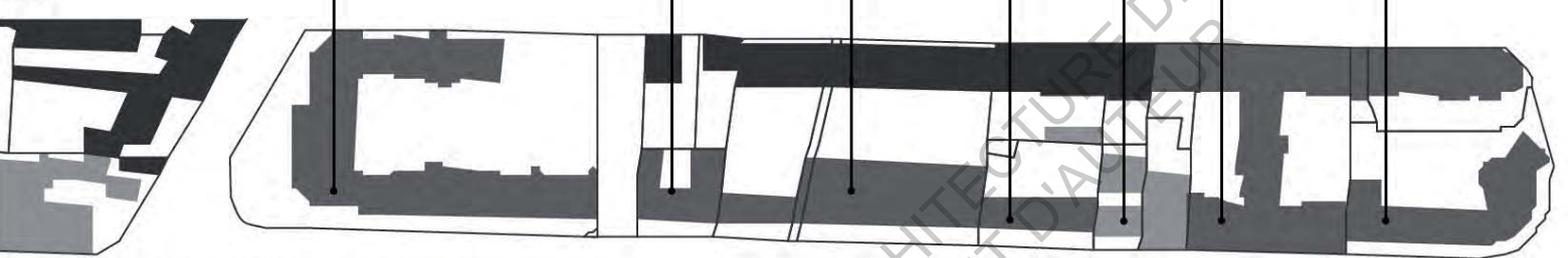
Immeuble R+4

Maisons R+1

Entrepôt des vins en 1830 puis paroisse des bateliers du Sud en 1967. Détruit en 2005

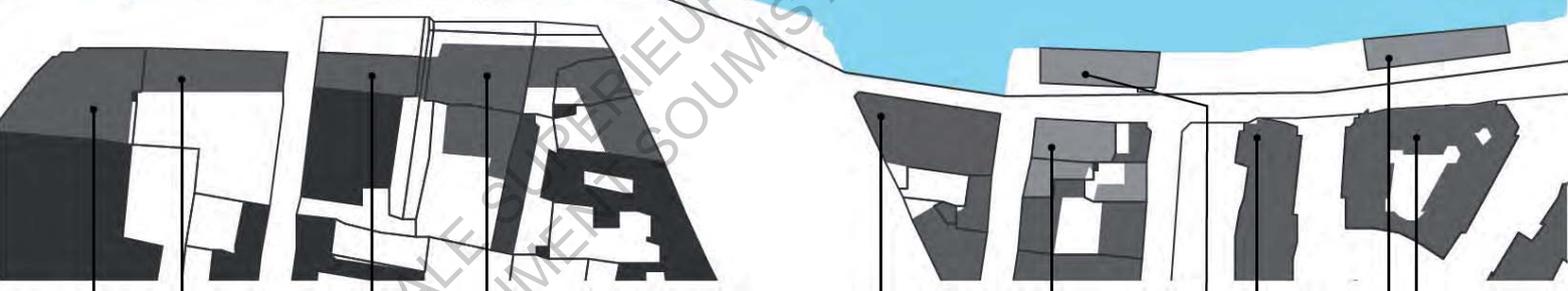
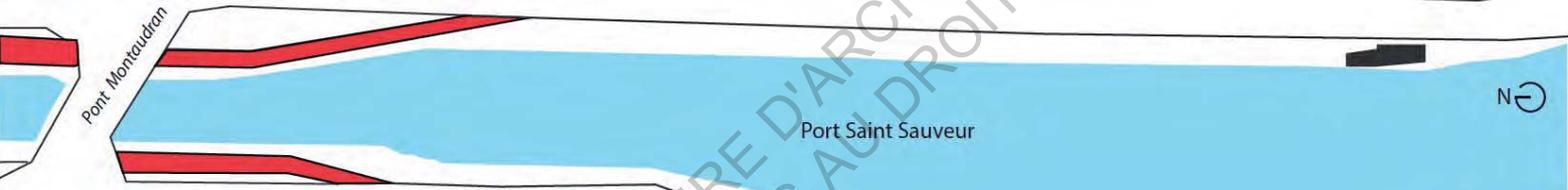
Immeuble R+2

PLAN



Pont Montaudouan

Port Saint Sauveur



Immeuble R+13 Immeuble R+10

Immeuble R+7 Immeuble R+7

1836: Gare pour la navigation accélérée sur le Canal 1955: Détruit pour créer un immeuble R+8

1772: Maison Fajac 1852: Bureaux de la Compagnie du Canal du Midi Actuellement: Reconverti en Igmt R+2

Immeuble R+6 1836: Entrepôt pour la navigation accélérée réhabilité en 2000 pour la capitainerie du port Saint Sauveur

Immeuble R+5+ caserne pompiers 1836: Entrepôt pour la navigation accélérée réhabilité en 2000 pour le matériel de la caserne Eugène Lougnon

TYPLOGIE DU BATI



FACADE OUEST



Campagne de construction de la 2nd moitié du XIXème siècle

Campagne de construction de la 2nd moitié du XXème siècle

Pas d'information



FIGURE 20. PORT SAINT SAUVEUR, PASSERELLE DES SOUPIRS VERS 1950 (SOURCE : JBF CANALDUMIDI)



FIGURE 21. PORT SAINT SAUVEUR, PASSERELLE DES SOUPIRS 2015 (SOURCE: VIATOLOSA)



FIGURE 22. PORT SAINT SAUVEUR VU DEPUIS LA RIVE DROITE (SOURCE: JBF CANALDUMIDI)

- Exemple du port Saint Etienne

Le port Saint Etienne a été réalisé en 1708 d'après les plans de l'ingénieur Antoine Niquet. Le paysage du port Saint Etienne est différent du port Saint Sauveur. Tout d'abord, les façades Est et Ouest du port Saint Etienne semblent appartenir à deux lieux distincts. La façade Ouest se caractérise par quatre bâtiments dont le « Carré de la Halle » (1992) encadré par deux immeubles de douze étages symétriques et enfin un immeuble de sept étages. La façade Est, mis à part deux immeubles en partie Nord, possède des bâtiments allant jusqu'à deux étages, ce qui est beaucoup moins étouffant. Ces bâtiments sont liés à l'histoire du canal et leur valeur patrimoniale leur a sans doute évité d'être détruits. Le château du canal datant de 1719 et ayant servi d'entrepôt ainsi que les Archives du Canal reconstruites en 1829 ont été inscrits au Monuments Historiques en juillet 1992. Cette année correspond aux premières intentions d'inscrire le canal du Midi au patrimoine mondial de l'UNESCO.¹⁵¹



FIGURE 23. PORT SAINT ETIENNE RIVE GAUCHE, ENTRE 1900 ET 1940 (SOURCE: JBF CANALDUMIDI)

FIGURE 24. PORT SAINT ETIENNE ENTRE 1900 ET 1940 (SOURCE: JBF CANALDUMIDI)

Les voies sur berge, construites dans les années 1970, encadrent entièrement le port Saint Etienne, du pont Montaudran au Pont Guilheméry. Leur emprise s'est faite en partie sur le canal et en partie sur les berges ce qui a nécessité la destruction de tous les ouvrages portuaires.¹⁵² En passant sous le pont Guilheméry, le canal n'est même plus visible car le niveau de la route est situé en dessous du niveau du canal. Ce port, qui n'en porte que le nom, est donc très marqué par les voies sur berge qui complètent le tableau d'un espace dédié à la circulation automobile et où l'élément structurant des siècles passés (le canal) est relégué au second plan.

¹⁵¹ ADGE, Michel, Philippe DELVIT, Robert MARCONIS, Jean-Loup MARFAING, Samuel VANNIER. *Canal royal du Languedoc : le partage des eaux*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 1990.

¹⁵² <http://urban-hist.toulouse.fr/urbanhistdiffusion/>
Mairie de Toulouse. *Patrimoine architectural*. Fond de plan 2010.



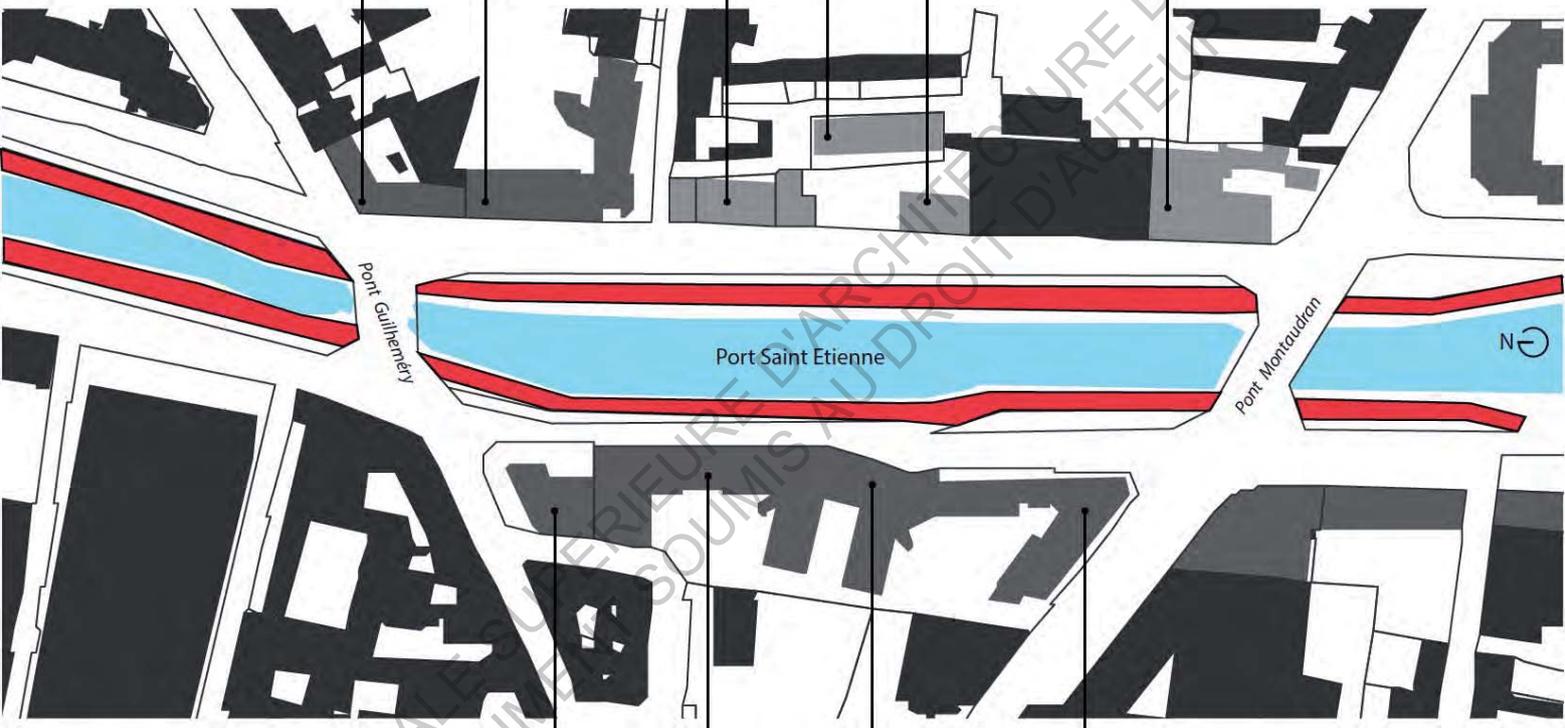
FACADE EST



TYPLOGIE DU BÂTI

- Immeuble R+5
- Immeuble R+8
- 1719: Château du canal servant d'entrepôt
- 1868: Minoterie de négociants en grains Aujourd'hui logements R+2
- 1829: Archives du Canal
- 1827: Logements des employés du Canal
1898: centre administratif des Canaux du midi (VNE)

PLAN



- Immeuble R+7
- Immeuble R+12
- 1992: Carré de la Halle
- Immeuble R+12

TYPLOGIE DU BÂTI

FACADE OUEST



- Campagne de construction de la 2nd moitié du XIXème siècle
- Campagne de construction de la 2nd moitié du XXème siècle
- Pas d'information

B. Modernisation partielle du Canal

Le projet d'autoroute dans le Canal ayant été abandonné en 1973, les demandes de modernisation aboutissent finalement et à partir de 1973, le canal du midi commence à être modernisé au gabarit Freycinet. Pour cela les écluses, permettant de franchir les dénivellations du canal, sont les éléments touchés en premier lieu car leurs dimensions à 30m ne permettent pas le passage de péniches de 38m, il faut donc les allonger. L'écluse des Minimes et l'écluse Bayard, toutes deux des écluses doubles, ont donc été bétonnées et transformées en écluse simple en 1978. L'écluse Matabiau, écluse à simple bassin fut détruite à cette même date et n'est plus en fonctionnement.

Les écluses de Toulouse ont été modernisées à grand renfort de béton perdant leur caractère unique.

- Ecluse des Minimes

L'écluse des Minimes fut construite en 1667, initialement avec un seul bassin et à bajoyers droits (parois latérales de la chambre d'écluse), mais cette configuration lorsque l'écluse était vide provoquait une trop forte poussée des terres sur les parois de l'écluse ce qui créa des désordres en 1669. La solution, trouvée par Riquet, fut de faire des écluses doubles et de renforcer les bajoyers avec des contreforts, l'écluse des Minimes fut reconstruite sur ce modèle en 1670, comme le montre les deux figures ci-dessous. Toutefois les bajoyers à murs rectilignes furent abandonnés au profit de bajoyers courbes reprenant mieux la poussée des terres. Avec les avancées techniques, cet ingénieux modèle fut abandonné au XIXème siècle.

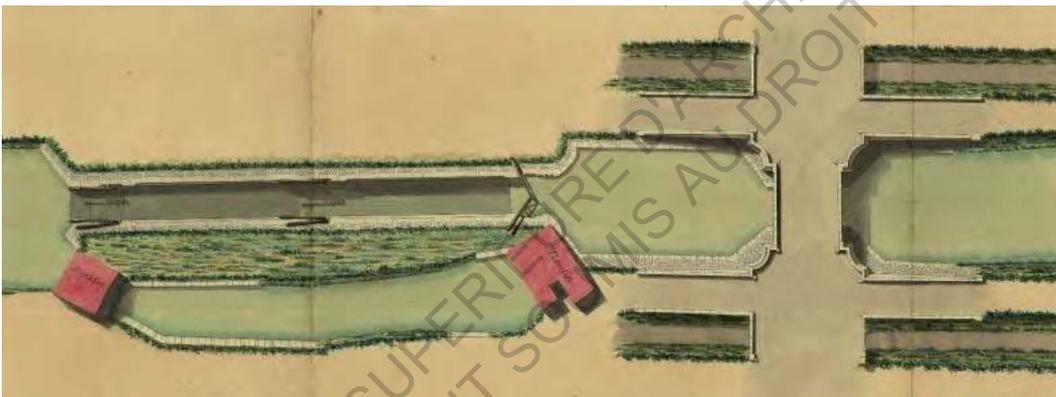


FIGURE 25. PLAN DE L'ÉCLUSE DOUBLE DES MINIMES (BAJOYERS RECTILIGNES), 1780 (SOURCE: ARCHIVES DES CANAUX DU MIDI)

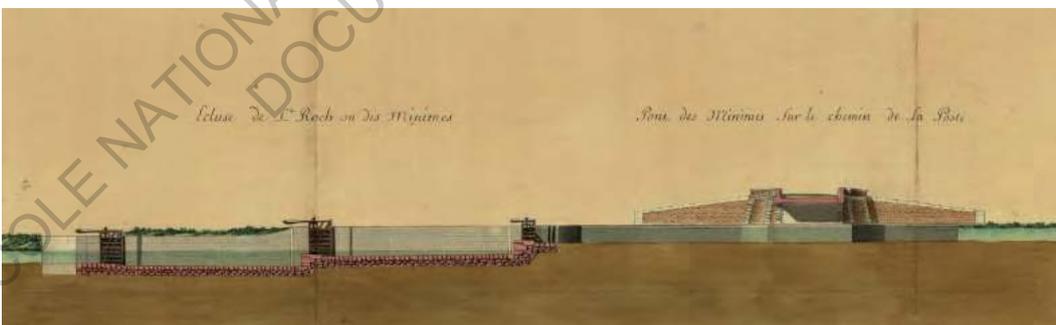


FIGURE 26. COUPE DE L'ÉCLUSE DOUBLE DES MINIMES, 1780 (SOURCE : ARCHIVES DES CANAUX DU MIDI)

En 1978 l'écluse est modernisée, son bassin aval est allongé de dix mètres et son bassin amont, rendu inutile, est abandonné.

- Ecluses Matabiau et Bayard

L'écluse Matabiau, écluse simple, construite en 1667 est reconstruite en 1669. Elle reste une écluse simple mais la longueur de son bassin est augmentée. Tout comme l'écluse des Minimes, l'écluse Bayard fut reconstruite en 1670 sur un modèle d'écluses doubles comme on peut le voir sur les figures 29 et 30.

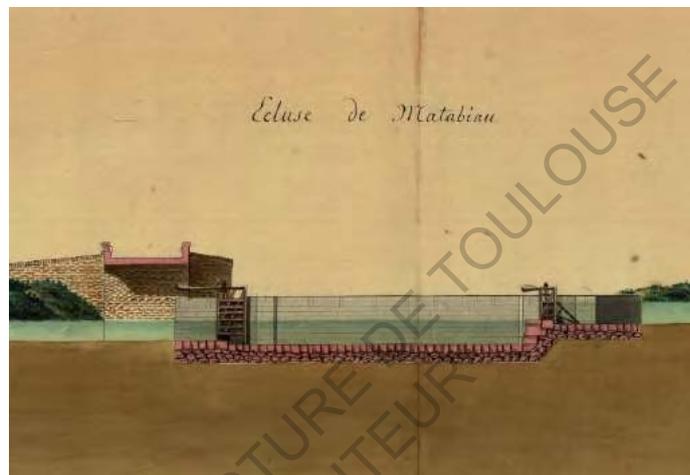


FIGURE 27. PLAN DE L'ECLUSE SIMPLE DE MATABIAU, 1780. (SOURCE : ARCHIVES DES CANAUX DU MIDI)

FIGURE 28. COUPE DE L'ECLUSE MATABIAU, 1780. (SOURCE : ARCHIVES DES CANAUX DU MIDI)

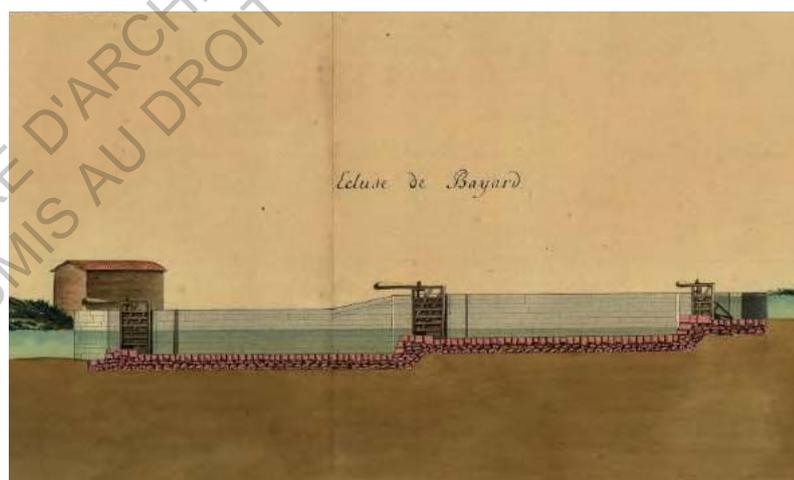
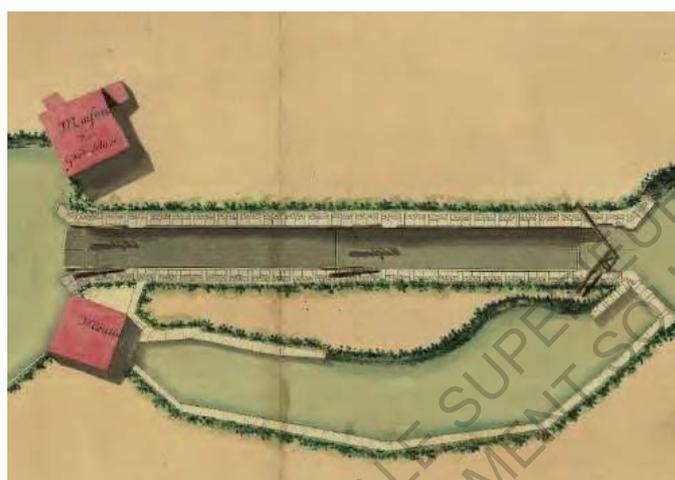


FIGURE 29. PLAN DE L'ECLUSE BAYARD, 1780. (SOURCE : ARCHIVES DES CANAUX DU MIDI)

FIGURE 30. PROFIL DE L'ECLUSE BAYARD, 1780. (SOURCE : ARCHIVES DES CANAUX DU MIDI)

Deux projets se sont succédés pour ces deux écluses. En 1971, comme je l'ai déjà mentionné lors de l'étude des voies sur berge, il était prévu de remplacer ces deux écluses par une seule, ainsi d'abaisser le plan d'eau devant la gare et de créer des voies sur berge, permettant de construire un parking sur le canal et les voies sur berge.¹⁵³

Le second projet datant de 1974, qui pour une fois unie la Ville de Toulouse, le Service des Canaux du Midi et la SNCF, traite de la création d'une vaste esplanade devant la gare Matabiau.¹⁵⁴ Ainsi pour permettre de réaliser « ce projet d'urbanisme [qui] se présente en

¹⁵³ Réf 37W41. Atelier d'urbanisme. *Circulation urbaine, utilisation des emprises du canal du midi, présentation d'un avant-projet de voies sur berges dans la traversée de la ville de Toulouse.* Toulouse, 1971.

¹⁵⁴ Réf 150W138. PELLETIER, Emile. *Courrier à Pierre BAUDIS, maire de Toulouse, sur l'esplanade devant la gare et la suppression des écluses Bayard et Matabiau.* Toulouse, 7 Novembre 1974.

toute priorité »¹⁵⁵ et qui permet en même temps de moderniser les écluses, il faut supprimer les deux écluses Bayard et Matabiau et les remplacer par une écluse modernisée en amont. En 1978 l'écluse Matabiau est tout simplement supprimée (ses portes sont déposées) et le bief¹⁵⁶ entre les écluses Matabiau et Bayard est creusé pour rattraper la dénivellation de l'écluse des Minimés. L'écluse Bayard est détruite et une écluse simple la remplace avec des parois moulées préfabriquées en béton et l'ancien bassin d'écluse rendu inutile est couvert de poutres en béton.

L'ironie veut que l'aménagement de l'esplanade devant la gare soit encore à l'étude maintenant, ces poutres en béton gênant l'esthétique du lieu. Le projet, en cours de réflexion, prévoirait la couverture du canal devant la gare avec par endroit un plateau transparent permettant de voir le canal.¹⁵⁷



FIGURE 31. SITE DE L'ECLUSE MATABIAU SUPPRIMEE, 2010. (C) INVENTAIRE GENERAL REGION MIDI-PYRENEES, 1998/COLL. G. ROCHE)

FIGURE 32. POUTRES DE L'ANCIEN BASSIN DE L'ECLUSE BAYARD, 2016. (SOURCE PERSONNELLE)



¹⁵⁵ Réf 150W138. PELLETIER, Emile. *Courrier à Pierre BAUDIS, maire de Toulouse, sur l'esplanade devant la gare et la suppression des écluses Bayard et Matabiau*. Toulouse, 7 Novembre 1974.

¹⁵⁶ Larousse : section d'une voie navigable comprise entre deux écluses

¹⁵⁷ <http://www.ladepeche.fr/article/2016/01/13/2254492-parvis-matabiau-canal-souterrain-esplanade-pietonne-et-tour-de-verre.html>

C. Adaptation des ponts à l'autoroute

Lors de la construction du canal du midi à Toulouse selon les plans de Riquet, six ponts avaient été prévus, le premier pont des Ponts Jumeaux, le pont des Minimes, le pont Matabiau, le pont Guilheméry, le pont Montaudran et le pont des Demoiselles. Ces ponts, en dos d'âne, ont subi des modifications au fil des siècles afin d'être adaptés aux besoins des époques, mais c'est durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle, pour les besoins de l'automobile qu'ils ont été détruits ou défigurés.

Comme nous pouvons le voir sur la planche ci-après les ponts des Minimes, Montaudran et des Demoiselles ont été modifiés respectivement en 1969, 1966 et 1970. Ces années correspondent avec la mise au gabarit autoroutier pour le passage de l'autoroute dans le Canal, ces ponts ont ainsi été détruits et reconstruits afin de permettre le passage de l'autoroute. Finalement ces ponts enjambent les voies sur berge créées dans les années 1970. Le pont Guilheméry fut le dernier pont à être reconstruit en 1974 dans le cadre de la planification urbaine de 1965 et il permet également le passage des voies sur berge.¹⁵⁸ Le pont Matabiau et le pont ferroviaire Montplaisir furent reconstruits avant la mise au gabarit autoroutier des ponts, respectivement en 1963 et 1953, ils ont donc échappé à cette vague de reconstruction.

L'analyse suivante portera sur l'évolution dans le paysage du canal engendrée par les reconstructions des ponts. C'est pourquoi la comparaison de photos anciennes et récentes permettra de visualiser ces changements. D'autre part, une remise dans le contexte environnant le canal et les ponts permettra de mieux appréhender le paysage global autour des ponts.

¹⁵⁸ <http://urban-hist.toulouse.fr/urbanhistdiffusion/>
Mairie de Toulouse. *Patrimoine architectural*.

1 Pont des Minimes
1683 ; 1762 ; 1969

Légende
1 Ponts modifiés par les projets routiers du XXe s
3 Ponts épargnés par les projets routiers du XXe s
● Ecluses modifiées par la modernisation du canal au XXe s



Source personnelle



Source personnelle



Source personnelle



Source: Urbanhist



Source: Urbanhist



Source: Urbanhist

2 Pont Matabiau
1681 ; XIXème ; 1963

3 Pont Bayard
1860

4 Pont Riquet
1845 ; 1950

5 Pont Gabriel Perri
1904

6 Pont de la Colombette
1872

7 Pont Guilheméry
1681 ; 1845 ; 1974

8 Pont Montaudran
1683 ; 1771 ; 1966

9 Pont ferroviaire
1860 ; 1953

10 Pont des Demoiselles
1681 ; 1970



Source: Urbanhist



Source: Urbanhist



Source personnelle



Source personnelle

PONTS RECONSTRUITS SUITE AU PROJET D'AUTOROUTE DANS LE CANAL ET DE VOIES SUR BERGE A PARTIR DE 1960

- Pont des Minimes

En 1940, la circulation étant trop intense, la ville décide d'agrandir le pont, abattant les deux colonnes qui l'encadraient et créant des trottoirs en béton en encorbellement. Pourtant des problèmes de circulation se faisant toujours ressentir, le 6 juin 1966, le conseil municipal approuve sa démolition. Le pont est détruit le 17 avril 1968 et il est ouvert à la circulation en décembre 1969. Il enjambe le canal mais également les deux voies sur berge.

La différence entre le pont de 1900, sur la carte postale de gauche, et la photographie actuelle, image de droite, est flagrante. La volonté des Etats de Languedoc avaient été de donner à ce pont un aspect monumental afin de marquer l'entrée de la cité. Long de 14,6m et large de 9,8m, il était construit en briques et pierres, et portait un écusson timbré aux armes de la province sur la clé de l'arche. Le passage pour les bateaux était de 5,85m avec en plus, deux passages latéraux de 1,35m.¹⁵⁹ L'ouvrage actuel en béton précontraint supporté par six poutres mesure 41 m de long. Son tablier rectiligne laisse le passage au Canal entouré par des murs latéraux en béton le contant et le séparant de deux voies sur berge.



FIGURE 33. (GAUCHE) PONT DES MINIMES VERS 1900. (C) INVENTAIRE GENERAL REGION MIDI-PYRENEES, 1998/COLL. G. ROCHE)

FIGURE 34. (DROITE) PONT DES MINIMES (SOURCE: GOOGLE EARTH)

¹⁵⁹ COPPOLANI, Jean. *Les ponts de Toulouse*. Toulouse, Privat, 1992.



- Immeubles, 2ème moitié XX, R+6
- Conseil Départemental de la Haute Garonne.
Béton et brique, 1999
- Ecluse des Minimes, années 1960
- Voies sur berge, 1 voie

FIGURE 35. ECLUSE DES MINIMES, PRISE DE VUE EN AVAL DU PONT, 2016. (SOURCE PERSONNELLE)

- Pont Matabiau

Le pont Matabiau est élargi à deux reprises, durant la première moitié du XIXème siècle puis en mai 1963. Ce dernier élargissement a été effectué avec des supports tréteaux en béton portant une dalle en béton précontraint. Malgré cela, en 1971 il est prévu de le reconstruire afin d'y intégrer des voies sur berge mais ce projet ne verra pas le jour.¹⁶⁰ On peut voir cet élargissement peu esthétique sur la figure 37 par rapport à la carte postale de 1900 (figure 36).

Le pont Matabiau est encadré de hautes barres d'immeubles datant de la 2nd moitié du XXème siècle. Rive gauche on retrouve un immeuble en gradins datant de 1976.



FIGURE 36. PONT MATABIAU, VERS 1900 (REF : 9 Fi 3300 ARCHIVES MUNICIPALES DE TOULOUSE)

FIGURE 37. PONT MATABIAU, 2010. (C) VILLE DE TOULOUSE; (C) INVENTAIRE GENERAL, REGION MIDI-PYRENEES

¹⁶⁰ Réf 37W41. *Circulation urbaine, utilisation des emprises du canal du midi, présentation d'un avant-projet de voies sur berges dans la traversée de la ville de Toulouse.* Toulouse, Août 1971.

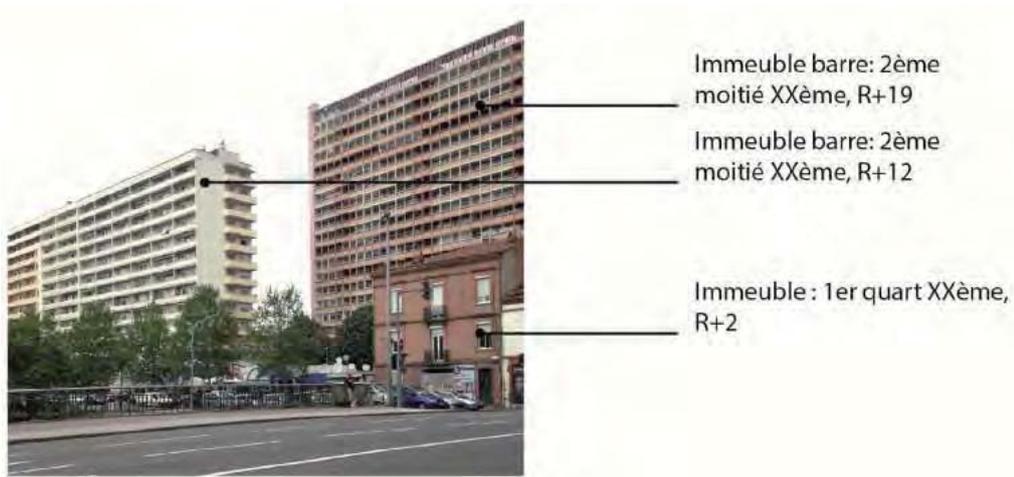


FIGURE 38. PONT MATABIAU, PRISE DE VUE VERS BOULEVARD DES MINIMES, 2016. (SOURCE PERSONNELLE)



FIGURE 39. PONT MATABIAU, PRISE DE VUE ORIENTEE VERS BOULEVARD MATABIAU, 2016. (SOURCE PERSONNELLE)

- Pont Bayard (renommé pont du 19 mars 1962)

Ce pont fut construit en 1860 afin de créer un accès direct à la gare Matabiau qui venait d'être édifée (1856). Malgré les projets de voies sur berge prévoyant sa reconstruction, ce pont n'a pas été reconstruit. ¹⁶¹

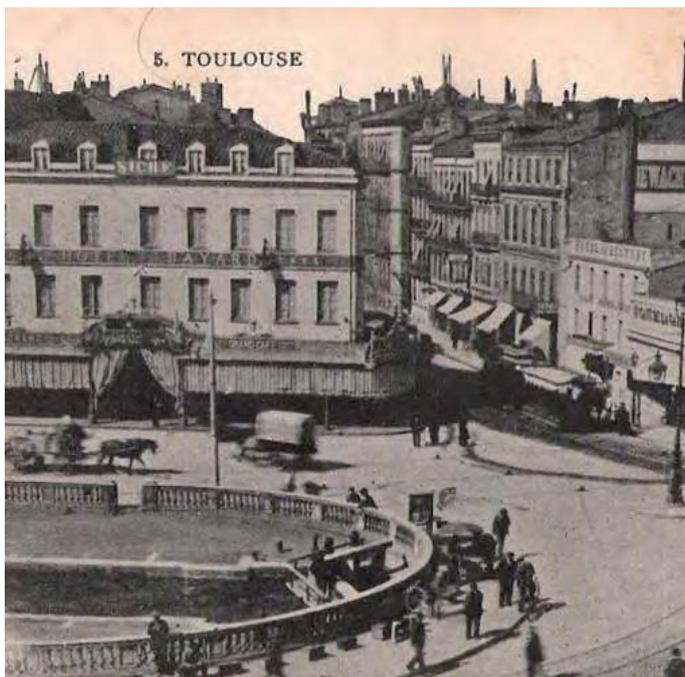


FIGURE 40. PONT BAYARD, VERS 1900. (SOURCE : JAPY)- FIGURE 41. PONT BAYARD, 2016 (SOURCE PERSONNELLE)



Hôtel de voyageur Victoria,
1er quart du XXème
R+4
Gare Matabiau, 1856.
Rue Matabiau

FIGURE 42. PONT BAYARD DEPUIS LE BOULEVARD BONREPOS, 2016. (SOURCE PERSONNELLE)

- Pont Riquet

¹⁶¹ Réf 37W41. Direction Départementale de l'Équipement de la Haute Garonne. *Plan de voies de berges du Canal du Midi*. Toulouse, mai 1975.

La construction du Pont Riquet est votée par la municipalité en 1845 afin de relier les allées Jean Jaurès et l'école vétérinaire (remplacée par la médiathèque José Cabanis). En 1950, la largeur du tablier du pont passe à 28m, le double de sa dimension initiale. De cette manière l'ingénieur de la ville Félix Prat souhaite fluidifier le trafic d'accès aux allées Jean Jaurès. Tout comme les ponts Matabiau et Bayard, le pont Riquet n'a pas été reconstruit pour les voies sur berge.



FIGURE 43. PONT RIQUET, VERS 1850. (SOURCE: CPARAMA.COM)



FIGURE 44. PONT RIQUET, 2016. (SOURCE PERSONNELLE)



FIGURE 45. PONT RIQUET DEPUIS LE BOULEVARD BONREPOS, 2016. (SOURCE PERSONNELLE)

- Pont Guilheméry

Construit durant les premières années du canal du midi, le pont Guilheméry subit des réparations en 1845. Il possède alors les caractéristiques des ouvrages du XIXème siècle avec son arche surbaissée. Toutefois, en 1965 dans le cadre de la planification urbaine (schéma Badani), sa destruction et sa reconstruction sont programmées ainsi que la création de voies sur berge.¹⁶² D'après un rapport émanant de la Direction Générale des Services Techniques la portée du pont Guilheméry étant de 7m il faut la faire passer à 30m « ce qui permettra de livrer un passage inférieur soit à deux voies latérales de 7 mètres flanquant le canal, soit à une autoroute de 2 fois 3 voies ».¹⁶³ D'autre part afin d'être aligné avec la rue du Pont Guilheméry, le nouveau pont présentera un biais d'environ 56 grades.¹⁶⁴ Finalement le pont Guilheméry fut ouvert à la circulation en 1976 mais les voies sur berge ne furent achevées qu'en 1977, c'est le dernier pont à avoir été reconstruit dans l'ensemble des travaux programmés en 1965.

¹⁶² <http://urban-hist.toulouse.fr/urbanhistdiffusion/> Mairie de Toulouse. *Patrimoine architectural*.

¹⁶³ Réf 102W93. ROGER, Philippe (Directeur Général des Services Techniques). *Projet de reconstruction du Pont Guilheméry*. Toulouse, 4 juillet 1973.

¹⁶⁴ *Ibid.*

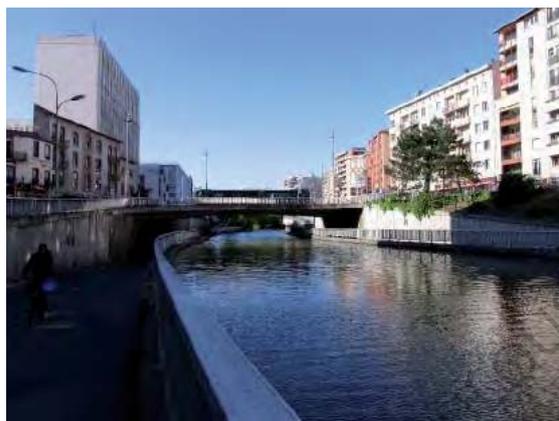


FIGURE 46. RECONSTRUCTION DU PONT GUILHEMERY 1975. ARCHIVES MUNICIPALES DE TOULOUSE

FIGURE 47. PONT GUILHEMERY, 2010. (C) VILLE DE TOULOUSE ; (C) INVENTAIRE GENERAL, REGION MIDI-PYRENEES

- Pont Montaudran

Tout comme le pont Guilheméry, le pont Montaudran est un des six ponts d'origine. Bien vite ses trop petites dimensions gênent la circulation routière et fluviale, ainsi un siècle plus tard, en 1771, un pont agrandi est livré. En 1966, le pont est reconstruit pour respecter les normes autoroutières nécessaires pour le projet de l'autoroute dans le Canal. Aujourd'hui le pont enjambe les voies sur berge situées sur chaque rive. L'élargissement de 10m de chaque côté du pont a impliqué l'élargissement de 20m de la rue du Pont Montaudran.¹⁶⁵



FIGURE 48. PONT MONTAUDRAN, 1964.

FIGURE 49. PONT MONTAUDRAN, 2010. (C) VILLE DE TOULOUSE ; (C) INVENTAIRE GENERAL, REGION MIDI-PYRENEES

¹⁶⁵ <http://urban-hist.toulouse.fr/urbanhistdiffusion/>
Mairie de Toulouse. *Patrimoine architectural.*

- Pont des Demoiselles

Ce pont est un des six premiers ponts construits sur le canal. En 1965, le schéma de structure de la ville prévoit sa destruction pour le passage de l'autoroute dans le canal malgré l'abandon du projet, il est démoli en 1970 afin de permettre le passage des voies sur berge.

Une pile du pont coupe le canal en deux, cette particularité rend difficile le passage des bateaux car la pile de pont était en fait destinée à séparer les voies de l'autoroute dans le canal.



FIGURE 50. PONT DES DEMOISELLES, XIXEME S. (SOURCE: LES PONTS DE TOULOUSE, J.COPPOLANI)

FIGURE 51. PONT DES DEMOISELLES, 2016. (SOURCE PERSONNELLE)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'ACCES

IV. CONCLUSION

A travers ce mémoire, j'ai cherché à répondre à une problématique formulée en trois temps. Le premier consistait à expliquer la transition entre un contexte où l'automobile et le trafic routier sont au centre des débats et un contexte de protection du canal. Dans un second temps, j'ai cherché à comprendre le rôle des acteurs au niveau municipal et national. Enfin, dans un troisième temps je me suis interrogée sur les impacts des projets des années 1960 sur l'état actuel du canal.

Comme nous avons pu le voir, à partir des années 1950 le nombre d'automobiles ne cesse d'augmenter. Chaque habitant souhaite posséder une voiture et l'automobiliste a un sentiment de liberté et de modernité. En phase avec ce contexte et sous l'influence des Etats-Unis, la France cherche à développer son réseau routier, afin de connecter les grandes villes. Toulouse est désignée comme métropole d'équilibre et doit donc se moderniser. Sa croissance économique et démographique contribue à l'éloignement des habitants entre leur lieu de résidence en banlieue et leur lieu de travail. Il s'ensuit des déplacements pendulaires qui surchargent le trafic routier du centre-ville. Les années 1960 sont ainsi marquées par la multiplication des projets liés à l'autoroute ayant pour but de fluidifier la circulation et de trouver des axes de circulation Nord-Sud permettant de traverser le centre-ville. C'est dans ce contexte qu'intervient la question de la transformation du canal du midi en autoroute. Ainsi comment le contexte a-t-il évolué de l'adaptation de la ville à l'automobile à la volonté de conservation du canal du midi ? En 10 ans, entre 1960 et 1970, les préoccupations ont évolué. En 1960, le canal était considéré uniquement comme un outil de transport fluvial en pleine décroissance, son utilité remise en question il devenait « plus une gêne qu'autre chose »¹⁶⁶. Mais l'automobile a peu à peu perdu de sa gloire, à cause du bruit, de la pollution, de son atteinte au cadre de vie. La protection de l'environnement est devenue une préoccupation pour la population puis pour les politiques. La valeur environnementale du canal a pris de l'importance et des associations se sont battues pour la conservation des platanes bordant le canal. La course à la modernité a perdu de la vitesse et la valeur patrimoniale a pris de l'importance par exemple avec le classement d'ouvrages aux Monuments historiques pour éviter leur destruction.¹⁶⁷ Sur cette lancée, la question du classement du canal du midi au patrimoine mondial a débuté dans en 1991 et le canal du Midi a finalement été classé en 1996. Si l'on compare avec la voirie actuelle à Toulouse, le schéma Badani a presque entièrement été suivi, il a donc été essentiel dans le tracé de voirie de la ville.¹⁶⁸ Ce schéma de voirie demandé par les pouvoirs publics en 1963 est présenté en 1965 par les architectes parisiens Badani et Roux-Dorlut, c'est le premier schéma de voirie où le canal sert d'autoroute urbaine, il fait miroiter aux élus locaux la fin des problèmes de circulation à Toulouse. Finalement, les seules modifications à ne pas avoir été réalisées, après plusieurs années de négociation, l'autoroute dans le Canal et les voies sur berge de la Garonne, concernaient des éléments du patrimoine ponctuant le cadre de vie des toulousains et qui les ont poussés à les défendre.

Que ce soit dans le contexte initial (volonté de développer le réseau autoroutier) comme dans le contexte de conservation du patrimoine, des acteurs au niveau national et municipal ont joué un rôle fort. Ainsi quels ont été leurs rôles et leur influence dans les projets autoroutiers liés au canal ? Les projets de transformation du canal voient le jour sous la présidence de Louis Bazerque, maire de Toulouse, ayant pour ambition de moderniser la ville pour en faire un lieu central de la région. Il encourage ainsi le

¹⁶⁶ LENGAIN, Suzanne. « *Dans quelques années aux sorties Est de la ville... On ne dansera plus sur les ponts la gigue de l'impatience* ». Toulouse informations spécial annuel, 1964.

¹⁶⁷ En 1957, les Ponts Jumeaux sont classés aux monuments historiques.-Conférence de Robert Marconis. *Le Canal à Toulouse, de la première pierre aux projets urbains*. Canal du Midi, au cœur de Toulouse depuis 350 ans, patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 20 ans. Le 22/03/2016, Toulouse

¹⁶⁸ Annexe 5 : Schéma de voirie actuel

développement de l'aéronautique et de l'industrie plus globalement et bien sûr des projets autoroutiers dans le canal. Cette volonté de croissance est poussée non seulement au niveau municipal mais aussi au niveau national puisque Toulouse est désignée métropole d'équilibre en 1964. L'Etat a eu un rôle prédominant dans le projet de construction de l'autoroute dans le Canal puisque jusqu'en 1967 l'Etat détient les pouvoirs de planification, mais il est difficile de faire la part des choses entre l'Etat et la Municipalité. L'ingénieur en chef de la Direction Départementale de l'Equipement, Jean Attali soutient particulièrement la réalisation de l'autoroute dans le Canal. Outre l'Etat et la municipalité, un autre acteur a eu son importance, le consortium pour la modernisation des canaux du midi qui s'est opposé à la coupure de la navigation sur le canal. D'autre part, au sein même du Ministère des Transports, le service des routes et le service des canaux défendent des intérêts contradictoires puisque le premier défend le projet d'autoroute et le second la conservation de la navigation sur le Canal. Comme j'en avais émis l'hypothèse, les intérêts contradictoires et la multiplicité des acteurs intervenant dans le projet rendent difficile la concrétion du projet d'autoroute. L'inertie politique induit aussi des décisions longues à être prises, qui lorsqu'elles sont prises ne correspondent plus au contexte initial.

Malgré le soutien voire le volontarisme de l'Etat dans cette entreprise, le projet d'autoroute dans le canal est finalement avorté par Pierre Baudis en 1973. Cette décision, difficile à réellement justifier, s'accompagne de la prise de conscience du patrimoine et de l'environnement. Ainsi le canal a été sauvé, à la fois par l'inertie politique mais aussi par la prise de conscience populaire de son caractère unique. Mais peut-on réellement dire que le canal a été sauvé ? Bien que le projet initial n'ait pas été réalisé, le canal du midi dans sa traversée de Toulouse en sort-il indemne ? La modernisation du canal, demandée depuis un siècle, et la création de voies sur berge n'ont-elles pas altéré le canal dans son intégrité ?

L'analyse paysagère que j'ai entreprise en troisième partie m'a permis de valider l'hypothèse selon laquelle l'état actuel du canal est issu d'un compromis entre deux époques, celle de la tout automobilisation et celle de la considération de l'environnement et du patrimoine. J'ai pu distinguer les modifications sur le canal issues de sa modernisation au gabarit Freycinet, de l'adaptation des ponts à l'autoroute, et des voies sur berge. Bien que le canal n'ait pas été supprimé de nombreuses modifications ont été réalisées, les écluses ont été modernisées, des ponts ont été reconstruits et des voies sur berge encadrent le canal sur certaines portions. La ville doit évoluer avec son temps, c'est certain, mais aucune préoccupation n'existait et aucune mesure n'a été prise pour que les travaux soient moins saccageurs. Les contrastes qui existent lorsque l'on suit le canal dans sa traversée de la ville sont dus à ces travaux. Le canal encadré par des platanes entre la passerelle du raisin et le pont Matabiau contraste avec le port saint Etienne rongé par les voies sur berge. Les bâtiments le long du canal ont aussi été affectés par la période de modernisation, d'anciennes toulousaines et bâtiments dédiés au canal contemplent de hautes barres d'immeubles d'habitations.

Plusieurs réflexions émergent à l'issue de ce mémoire notamment sur l'avenir du canal et la considération du patrimoine vis-à-vis de la modernisation. Le quartier Matabiau est en pleine volonté de restructuration à l'horizon 2024-2030 afin de transformer ce quartier enclavé et peu plaisant en une réelle extension du centre-ville. L'esplanade devant la gare possède une véritable importance puisqu'elle sera la vitrine de la ville, la première vision qu'en auront les voyageurs. On peut alors se poser la question de ce qui va être réalisé. Le passé va-t-il nous servir de leçon ? Ou le canal va-t-il subir d'autres outrages ? L'hypothèse de la couverture du canal devant la gare a été envisagée afin de créer une grande esplanade piétonne mais Jean Luc Mondenc, selon l'article de la Dépêche de mai 2016, aurait récusé cette solution.¹⁶⁹ L'intégration du canal du midi dans la ville reste donc une problématique actuelle.

¹⁶⁹ http://actu.cotetoulouse.fr/projet-matabiau-toulouse-reunion-publique-projet-teso-reponses-questions_36018/

Ce projet m'amène à une autre question, comment concilier l'évolution de la ville avec ses éléments patrimoniaux ? La modification de ces éléments ne tue-t-elle pas petit à petit l'identité des lieux ? Le canal est un exemple d'échec d'adaptation d'un élément patrimonial à la modernisation et à l'évolution logique d'une ville et d'une société. La bétonisation des berges du canal au bénéfice de voies sur berge ainsi que la modernisation d'écluses anciennes et la destruction des ponts ont été une solution rapide n'ayant pas cherché à conserver l'intégrité du canal. Ces modifications ont abouti à créer à la fois une rupture dans la ville mais aussi dans le parcours le long du canal.

A Paris les voies sur berge réalisées dans les années 1970 connaissent un retournement de situation puisque la volonté politique est de les restituer aux piétons. On voit là l'importance d'avoir un acteur politique capable de porter le projet. Le piéton est maintenant au centre des préoccupations de l'aménagement urbain malgré l'importance de la voiture dans nos déplacements quotidiens. C'est ainsi un partage de l'espace public entre les différents modes de transport qui est recherché.

Toutefois ce retournement de situation traduit-il une mode puisqu'aujourd'hui le piéton devient au centre de nos priorités alors qu'une vingtaine d'années en arrière la voiture étaient un idéal ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

V. BIBLIOGRAPHIE

Histoire du Canal du Midi

_MARCONIS, Robert, Jean-Loup MARFAING, Jean-Christophe SANCHEZ, Julien GIEULES. *Le Canal du Midi, regards sur un patrimoine*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 2012.

_ADGE, Michel, Philippe DELVIT, Robert MARCONIS, Jean-Loup MARFAING, Samuel VANNIER. *Canal royal du Languedoc : le partage des eaux*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, première édition 1990, réédition 2009.

_COTTE, Michel. *Le Canal du Midi: "Merveille de l'Europe."* Belin-Herscher, 2003.

_Thèse de ANTUNES Virginie, sous la direction de BERINGUIER Philippe. *Les paysages du canal du Midi dans la traversée toulousaine : entre développement urbain et valorisation du patrimoine*. Toulouse II Le Mirail, 2009.

_Conférence de Robert Marconis. *Le Canal à Toulouse, de la première pierre aux projets urbains*. Canal du Midi, au cœur de Toulouse depuis 350 ans, patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 20 ans. Le 22/03/2016, Toulouse.

Contexte historique et urbanisation de Toulouse

_Sous la direction de BORDES François. *Toulouse, parcelles de mémoire 2000 ans d'histoire urbaine*. Toulouse, Archives municipales de Toulouse, 2005.

_<http://www.archives.toulouse.fr/histoire-de-toulouse/lieux/le-canal-du-midi/une-histoire-en-cinq-etapes>.

Archives municipales de Toulouse. *Une Histoire En Cinq étapes*. Toulouse. (consulté le 02/10/2015).

_FAURE, Guy. *Quels dess(e)ins pour les villes ? De quelques objets de planification pour l'urbanisme de l'entre-deux-guerres*. Paris, 1992

_[http://vignette3.wikia.nocookie.net/routes/images/6/60/J._Coppolani_-](http://vignette3.wikia.nocookie.net/routes/images/6/60/J._Coppolani_-_Les_plans_d'urbanisme_de_Toulouse_au_XX%C3%A8me_si%C3%A8cle.pdf/revision/atest?cb=20080805161345)

_[Les_plans_d'urbanisme_de_Toulouse_au_XX%C3%A8me_si%C3%A8cle.pdf/revision/atest?cb=20080805161345](http://vignette3.wikia.nocookie.net/routes/images/6/60/J._Coppolani_-_Les_plans_d'urbanisme_de_Toulouse_au_XX%C3%A8me_si%C3%A8cle.pdf/revision/atest?cb=20080805161345)

COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France ,1998. (consulté le 19/02/2016)

_MARCONIS, Robert. *Toulouse, un métro pour changer de siècle*. Toulouse, Privat, 2008.

_COPPOLANI, Jean. *Les ponts de Toulouse*. Toulouse, Privat, 1992.

_<https://books.google.fr/books?id=dWu22lz3mTgC&pg=PA6&lpg=PA6&dq=livre+blanc+d+e+l%27agglom%C3%A9ration+toulousaine&source=bl&ots=P8cybOeLBM&sig=owmAPQzLs0EIz1I2kKR4vrB1hCY&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiE9K-8tITLAhWKVxoKHxTBDk8Q6AEINDAE#v=onepage&q=livre%20blanc%20de%20l%27agglom%C3%A9ration%20toulousaine&f=false>

ESTEBE Philippe, Marie-Anne JAILLET. *Bordeaux – Toulouse, approches métropolitaines. L'agglomération toulousaine a-t-elle jamais été moderne?*. Presses universitaires du Mirail, 1999. Consulté le 14/05/2016.

_BENDJADOR, Yasmine. *Les agences d'urbanisme en France métropolitaine : des outils évolutifs ?* Thèse de doctorat : Aménagement de l'espace et urbain. Tours: Université François Rabelais, 2007, 590p.

Plans de croissance et Groupe Central de Planification Urbaine

_<http://www.vie-publique.fr/documents-vp/plans1-2.pdf>.

Gouvernement français. *Le Plan - LES PLANS DE LA RECONSTRUCTION : 1946-1961 - plans1-2*. (consulté le 15/12/2015)

_<http://www.gaullisme.fr/2011/08/02/commissariat-general-du-plan/>

KERHERVE, Alain. *Commissariat général du plan*. Gaullisme.fr, 02/08/2011. (consulté le 03/03/2016)

_VADELORGE, Loïc. France Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles. *Gouverner les villes nouvelles*. Editions Le Manuscrit, 2005. <https://books.google.fr/books?id=DB8ZTyYSfHEC&pg=PA112&lpg=PA112&dq=Groupe+central+de+planification+urbaine&source=bl&ots=p6gdYz0V9&sig=0P4eqsrlnhy47Pb2kAWPUBnA34&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwj0h6z-zlHKAhWBtxQKHfYfAocQ6AEILTAE#v=onepage&q=Groupe%20central%20de%20planification%20urbaine&f=false>

_ <http://books.openedition.org/igpde/3140>.

GOETZE, Roger. « Chapitre VI. Le Groupe central de planification urbaine : des métropoles d'équilibre aux villes nouvelles (1965-1970) ». In : *Entretiens avec Roger Goetze: Un financier bâtisseur, 1957-1988*, 57-67. Vincennes: Institut de la gestion publique et du développement économique, 2014.

_COHEN, Jeanine. « Métropoles d'équilibre un géographe face au Politique ». *Strates* Hors-Série 2002.

_ROCHEFORT, Michel. « Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui ». *Strates* Hors-Série 2002.

_RTF. **LA création de la DATAR**. [Réalisé le 06/11/1963] Aménagement du territoire grâce à la DATAR. [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. *INA*. [2.'45] Disponible sur : < <http://fresques.ina.fr/jalons/fiche-media/InaEdu01827/la-creation-de-la-datar.html>> (Consulté le 02/06/2016)

_GéoConfluences. « Métropoles d'équilibre », Eduscol ENS Lyon. [en ligne], consulté le 21 mai 2016. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropole-dequilibre>

_Robert MARCONIS, Universalis, « MIDI-PYRÉNÉES », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 21 mai 2016. URL : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/midi-pyrenees/>

Mobilité / Phénomène d'automobilisation

_DUPUY, Gabriel. *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos collection VILLES, 1995.

_DUPUY, Gabriel. *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*. Paris, Publications de Recherches Urbaines, 1975.

_ <http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/CR-Transports-03.06.09.pdf>

MARCONIS, Robert. *Toulouse, des transports pour repenser la ville*. TOULOUSE, 3 juin 2009. (consulté le 31/12/2015)

_ <http://www.ladepeche.fr/article/2000/10/04/86396-toulouse-a-mis-vingt-ans-pour-boucler-sa-ceinture.html>

_La Dépêche du Midi. *Toulouse a mis vingt ans pour boucler sa ceinture*. Toulouse, 04/10/2000. (consulté le 21/12/2015)

_ www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1997_num_106_593_20775

BARRE, Alain. Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français . *Annales de Géographie*, t. 106, n°593-594, 1997. pp. 229-240.

_FLONNEAU, Mathieu. Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile. *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999. pp. 30-43.

_LENGLAIN, Suzanne. « Dans quelques années aux sorties Est de la ville... On ne dansera plus sur les ponts la gigue de l'impatience ». *Toulouse informations spécial annuel*, 1964.

_ http://actu.cotetoulouse.fr/toulouse-2030-transport-amenagement-grand-contournement-autoroutier-jean-luc-moudenc-passe-ouest_27530/

SAINT SERNIN, David. « Toulouse en 2030. Et si le grand contournement autoroutier de Jean Luc Moudenc passait d'abord à l'Ouest ? ». *Actu Côté Toulouse*, 15 janvier 2016. (consulté le 21/06/2016)

_ <http://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1364829/Professor-Sir-Colin-Buchanan.html>

Telegraph Media Group. « Professor Sir Colin Buchanan ». *The Telegraph*, 10 décembre 2001. (consulté le 21/06/2016)

_ <http://www.sens-public.org/article635.html>

PERMAT, Christophe. « Mai 68, le conflit des interprétations ». *Sens public*, 16 février 2009. (consulté le 08/09/2016)

_ Sous la direction de SILBERSTAIN, Patrick, *La France des années 1968*, Paris, Syllepse, 2008. « Écologie »

_ http://www.challenges.fr/automobile/dossiers/mai-1968-l-automobile-en-premiere-ligne_409804

PERRET, Camille. « Mai 1968- L'automobile en première ligne ». *Challenge*, 21 Mars 2008. (consulté le 08/09/2016)

Projet d'autoroute dans le Canal

_ SALVADOR, Philippe. « Quand Toulouse voulait bétonner le Canal du Midi ! ». *Boudu*, nov.2015, n°1, p.36-41.

Les voies sur berge

_ SOULERY, J.C. « Pont des Demoiselles (Toulouse)-La bataille des platanes à l'heure de la trêve ». *La Dépêche*, 09/11/1977.

Modernisation du Canal

_ CHAMPENOIS, Michèle. « On casse un chef d'œuvre- Le canal du Midi aux mains des modernisateurs ». *Le Monde*, 02/11/1983.

_ CASTAN, Jean-Philippe. « Il suffirait de quatre-vingt camions pour assurer le trafic actuel des canaux du Midi ». *La Dépêche*, 16 février 1966.

Patrimonialisation

_ CHATILLON, Alain. Une ambition légitime pour le canal du Midi et le canal des Deux Mers. Rapport de mission, Février 2012.

_ MARCONIS, Robert. « Les canaux du Midi, outil économique ou monument du patrimoine régional ? ». *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1981.

_ <http://urban-hist.toulouse.fr/urbanhistdiffusion/>

Mairie de Toulouse. *Patrimoine architectural*. Fond de plan 2010.

Paysages urbains

_ COPPOLANI, Jean. L'évolution des paysages urbains de Toulouse depuis 1945. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 49, fascicule 3, 1978. Nuisances. pp. 343-356

_ MICHEL, Xavier. Paysage urbain : prémisses d'un renouvellement dans la géographie française, 1960-1980. *Strates Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, 2008, pp.67-86.

VI. TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1. Evolution du parc automobile en France (1950-1995).....	8
Figure 2. Mise en place du réseau autoroutier français de 1970 à 1992.....	9
Figure 3. Evolution du réseau autoroutier français - Voies rapides urbaines.....	10
Figure 4. Evolution de la population toulousaine de 1936 à 1968	12
Figure 5. Schéma de voirie radioconcentrique. (Retravaillé à partir de la carte de Toulouse de 1950).....	14
Figure 6. Flux des véhicules par jour, 1965. (Retravaillé à partir du livre blanc de 1968 et de la carte de Toulouse 1950).....	15
Figure 7. Les ponts du Canal du Midi provoquent des situations d'embouteillage (Redessiné à partir de l'article Toulouse informations 1964 ⁵⁵).....	17
Figure 8. Evolution de l'urbanisation à Toulouse jusqu'en 1967 (Source : livre blanc de 1968).....	19
Figure 9. Schéma de voirie du plan nicod (Plan retracé à partir du Plan Nicod, 1948 ⁶⁶).21	
Figure 10. les allées Jean Jaurès, quartier Marengo, 1977 – (source : archives municipales 15 fi 1022).....	22
Figure 11. Du plan nicod (1948) à la première proposition d'utilisation du canal comme autoroute(1962)- (schémas retracés à partir du plan nicod et de la note de 1962).....	24
Figure 12. Schéma de voirie du schéma Badani, 1965 (plan retracé à partir du schéma badani livre blanc 1968).....	26
Figure 13. Zones à relier par l'autoroute du Canal (schéma réalisé à partir du Livre Blanc de 1968).....	27
Figure 14. Projet de parking entre les ponts Riquet et Bayard, 1971 (redessiné à partir de la coupe de l'avant-projet de voies sur berge Colombette-Bayard)	33
Figure 15. Projet de reconstruction du Pont Riquet , 1971 (redessiné à partir de la coupe de l'avant-projet de voies sur berge Colombette-Bayard)	33
Figure 16. Voies sur berge des ports Saint Sauveur et Saint Etienne, avril 1972.....	35
Figure 17. Voies sur berge entre les ponts Riquet et Matabiau, 1974	36
Figure 18. Evolution du rôle de l'état et des élus dans l'urbanisme (SOURCE : frise réalisée à partir de la thèse de Yasmine Bendjador ¹²⁹).....	38
Figure 19. REF 150W138. MALLET, ETIENNE. « PAS D'AUTOROUTE DANS LE CANAL DU MIDI VITESSE OU FLANERIE ? ». LE MONDE, 16 OCTOBRE 1973.....	40
Figure 20. Port Saint Sauveur, passerelle des soupirs vers 1950 (Source : JBF canaldumidi)	49
Figure 21. Port Saint Sauveur, passerelle des soupirs 2015 (Source: VIATOLOSA).....	49
Figure 22. Port Saint Sauveur vu depuis la rive droite (source: JBF canaldumidi).....	49
Figure 23. Port Saint Etienne rive gauche, entre 1900 et 1940 (source: JBF canaldumidi)	50
Figure 24. Port Saint Etienne entre 1900 et 1940 (source: JBF canaldumidi)	50
Figure 25. Plan de l'Ecluse double des Minimes (bajoyers rectilignes), 1780 (source: archives des canaux du midi)	52
Figure 26. coupe de l'écluse double des minimes, 1780 (Source : archives des canaux du midi)	52
Figure 27. Plan de l'écluse simple de Matabiau, 1780. (Source : archives des canaux du midi)	53
Figure 28. Coupe de l'écluse Matabiau, 1780. (Source : archives des canaux du midi) ..	53
Figure 29. Plan de l'écluse Bayard, 1780. (source: archives des canaux du midi).....	53
Figure 30. Profil de l'écluse Bayard, 1780. (Source : archives des canaux du midi)	53
Figure 31. Site de l'écluse Matabiau supprimée, 2010. (c) Inventaire général Région Midi-Pyrénées, 1998/Coll. G. Roche).....	54
Figure 32. Poutres de l'ancien bassin de l'écluse Bayard, 2016. (source personnelle)	54
Figure 33. (gauche) Pont des Minimes vers 1900. (c) Inventaire général Région Midi-Pyrénées, 1998/Coll. G. Roche).....	57
Figure 34. (droite) Pont des Minimes (Source: GoogleEarth)	57
Figure 35. Ecluse des minimes, prise de vue en aval du pont, 2016. (source personnelle)	58

Figure 36. pont Matabiau, vers 1900 (Ref : 9 Fi 3300 archives municipales de Toulouse)	58
Figure 37. Pont Matabiau, 2010. (c) Ville de Toulouse ; (c) Inventaire général, Région Midi-Pyrénées	58
Figure 38. Pont Matabiau, prise de vue vers boulevard des minimes, 2016. (source personnelle)	59
Figure 39. Pont matabiau, prise de vue orientée vers Boulevard matabiau, 2016. (source personnelle)	59
Figure 40. Pont Bayard, vers 1900. (Source : Japy)- Figure 41. Pont bayard, 2016 (source personnelle)	60
Figure 42. Pont Bayard depuis le boulevard bonrepos, 2016. (Source personnelle)	60
FIGURE 43. PONT RIQUET, VERS 1850. (SOURCE: CPARAMA.COM)	61
Figure 44. Pont Riquet, 2016. (source personnelle)	61
Figure 45. Pont Riquet depuis le boulevard bonrepos, 2016. (source personnelle)	61
Figure 46. Reconstruction du pont Guilheméry 1975. Archives municipales de Toulouse	62
Figure 47. Pont Guilheméry, 2010. (c) Ville de Toulouse ; (c) Inventaire général, Région Midi-Pyrénées	62
Figure 48. Pont montaudran, 1964.	62
Figure 49. Pont montaudran, 2010. (c) Ville de Toulouse ; (c) Inventaire général, Région Midi-Pyrénées	62
Figure 50. Pont des demoiselles, XIXème s. (source: les ponts de toulouse, J.Coppolani)	63
Figure 51. Pont des demoiselles, 2016. (source personnelle)	63

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	CORPUS DETAILLE.....	A
ANNEXE 2	BIBLIOGRAPHIE DETAILLEE	C
ANNEXE 3	ENTRETIEN AVEC SAMUEL VANNIER DU 18 DECEMBRE 2015.....	H
ANNEXE 4	ENTRETIEN AVEC ROBERT MARCONIS DU 18 FEVRIER 2016	I
ANNEXE 5	SCHEMA DE VOIRIE ACTUEL, 2016.....	M

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ANNEXE 1 CORPUS DETAILLE

Archives Municipales de Toulouse

37W39, Urbanisme – *Canal du Midi, déviation hors la ville de Toulouse par la vallée de l'Hers*, 1966.

37W41– *Voies rapide, berges du Canal, rocade Est*.

150W138, Urbanisme – *Canal du Midi, modernisation : plan du projet des voies sur berges, plan de déviation du canal par la vallée, plan du bief du Bayard – Matabiau, étude de la passerelle des Soupirs*, 1973-1980.

102W69 – *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Toulouse, Livre Blanc de Toulouse*, 1963-1979.

102W93, Urbanisme – *Projets dont établissement d'une autoroute sur l'emplacement du Canal du Midi, reconstruction du pont Guilheméry et le parking souterrain des allées Jean Jaurès*.

Voirie

Réf 37W39. Auteur non précisé. *Note : L'utilisation de la traversée du Canal du Midi dans sa déviation par la vallée de l'Hers*. Toulouse, 31 décembre 1962.

Réf 37W39. Ingénieur en chef. *Vème plan, Rapport de l'ingénieur en chef*. Toulouse, 9 avril 1966.

Réf 37W39. Groupe central de planification urbaine. *C.C.P.U n°173, Compte rendu de la réunion du 8 novembre 1966 sur l'examen du programme d'aménagement du Vème Plan de la métropole de Toulouse*. Toulouse, 8 novembre 1966.

Réf 37W39. Préfet de la région Midi-Pyrénées. *Lettre du Préfet de la région Midi-Pyrénées au Président du GCPU du 20 janvier 1967 pour le programme d'aménagement d'équipement de Toulouse*. Toulouse, 20 janvier 1967.

Réf 37W91. Atelier municipal d'urbanisme de Toulouse. *Plan de structure, solution autoroutière*. 1965-1967

Réf 150W138. MALLET, Etienne. « *Pas d'autoroute dans le canal du Midi VITESSE OU FLANERIE ?* ». Le Monde, 16 octobre 1973.

Réf 150W138. Auteur non précisé. *Le problème depuis longtemps posé, du canal de midi, dans la traversée de Toulouse*. 5 Décembre 1973

Réf 150W138. Direction Générale des Services Techniques (ROGER, Philippe). *Autoroute urbaine dans le Canal du Midi. Note sur l'état actuel des projets*. Toulouse, 3 juillet 1973.

Réf 5S576. NICOD, Charles. *Plan d'urbanisme de Toulouse*. Toulouse, 1948.

Voies sur berge

Réf 150W138. Ministère de l'équipement-Direction des voies navigables. *Avant-projet de voies sur berges section Colombette- Bayard*. Toulouse, 23 juin 1971

Réf 102W93. ROGER, Philippe (Directeur Général des Services Techniques). *Projet de reconstruction du Pont Guilheméry*. Toulouse, 4 juillet 1973.

Réf 37W41. Direction Départementale de l'Equipement de la Haute Garonne. *Plan sur l'amélioration de la circulation le long du canal du midi- section Montaudran-Matabiau (Avant-Projet Sommaire)*. Toulouse, le 6 février 1972

Réf 37W41. Direction Départementale de l'Equipement de la Haute Garonne. *Plan de voies de berges du Canal du Midi*. Toulouse, mai 1975.

Réf 37W41. Direction Départementale de l'Equipement de la Haute Garonne. *Amélioration de la circulation le long du Canal du Midi*. Toulouse, vers 1975.

Réf 37W41. Atelier d'urbanisme. *Circulation urbaine, utilisation des emprises du canal du midi, présentation d'un avant-projet de voies sur berges dans la traversée de la ville de Toulouse*. Toulouse, 1971.

Les orientations de la municipalité de Toulouse dans l'aménagement de la ville, de Bazerque à Baudis

Réf 102W69. BAZERQUE, Louis. Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment. N°45, 2 novembre 1963.

Réf 102W69. BAZERQUE, Louis. *La mutation d'une ville, TOULOUSE*. Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment. N°12, 25 mars 1967.

Réf 102W69. Agence d'urbanisme de Toulouse. *Agglomération Toulousaine, Projet de Livre Blanc*. Août 1968.

Réf 102W69. BAUDIS, Pierre. *Quelques réflexions et propositions sur le rôle de Toulouse dans le grand Sud-Ouest.*, 16 Novembre 1979.

Modernisation du Canal du Midi

Réf 37W39. PELLETIER, Emile. *Rapport moral présenté à l'assemblée générale du 20 octobre 1967 par le consortium pour la modernisation et le développement des voies navigables atlantique-méditerranée*. Toulouse, 20 octobre 1967

Réf 37W39. PFAFF, André. *Courrier de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux du Midi et latéral à la Garonne à Monsieur le Maire de la Ville de Toulouse (M. Bazerque) ayant pour objet la modernisation du Canal Latéral à la Garonne*. Toulouse, 26 mars 1967.

Réf 37W39. BAUDIS, Pierre. *Courrier de Monsieur le Maire de la Ville de Toulouse à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux du Midi et latéral à la Garonne en réponse à son courrier du 26 mars 1971*. Toulouse, 13 janvier 1972.

Réf 150W138. PELLETIER, Emile. *Courrier à Pierre BAUDIS, maire de Toulouse, sur l'esplanade devant la gare et la suppression des écluses Bayard et Matabiau*. Toulouse, 7 Novembre 1974.

Réf 37W41. Service des canaux du Midi et Latéral à la Garonne. *Assemblée générale du Consortium, compte-rendu de l'ingénieur en chef du service des Canaux*. Toulouse, 19 mars 1973.

Archives des Canaux du Midi

N°388- Groupe LORIFERNE. *Rapport du groupe de travail sur l'utilisation de l'emprise du Canal du Midi dans Toulouse par une autoroute*, 23 janvier 1969.

ANNEXE 2 BIBLIOGRAPHIE DETAILLEE

Histoire du Canal du Midi

_MARCONIS, Robert, Jean-Loup MARFAING, Jean-Christophe SANCHEZ, Julien GIEULES. *Le Canal du Midi, regards sur un patrimoine*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 2012.

p.53 : Les différentes étapes de l'histoire du Canal au XIXème et XXème. Différents projets sont mentionnés pour modifier le Canal, qui sont liés à l'évolution de la fonction du Canal entre 1950 et 1970. Parmi ces projets (réalisés), plusieurs concernent la destruction d'ouvrages tels que la destruction du port Saint Etienne remplacé par des voies sur berge ainsi que la destruction de l'écluse de la Garonne au niveau du port de l'Embouchure lors de la construction de la rocade.

L'aspect politique fait partie de cette évolution puisqu'à la fin du XIXème le Canal est racheté par l'Etat et en 1978 la Coopérative des Transports Fluviaux fait faillite.

_ADGE, Michel, Philippe DELVIT, Robert MARCONIS, Jean-Loup MARFAING, Samuel VANNIER. *Canal royal du Languedoc : le partage des eaux*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, première édition 1990, réédition 2009.

p.220 : Chapitre L'architecture des ingénieurs : Les différents éléments de l'architecture du Canal (maison écluse, maisons manœuvriers...).

150 ans d'architecture du Canal peuvent se diviser en trois grandes périodes

Le milieu du XVIIIème est caractérisé par le règne de l'économie et de l'utilité avec Antoine de Niquet.

A partir de 1747, c'est l'apogée de la voie d'eau avec une ornementation des bâtiments pour mettre en avant le Canal.

Au début du XIXème ce sont des projets raisonnés et rationnels qui sont créés.

_COTTE, Michel. *Le Canal du Midi: "Merveille de l'Europe."* Belin-Herscher, 2003.

p.101 : Evolution du Canal du Midi de la révolution française à la révolution ferroviaire. Ce chapitre décrit le déclin de l'utilisation du Canal au profit du chemin de fer.

p.102 : L'intérêt de ce passage est la nuance de cette idée de merveille de l'Europe.

_Thèse de ANTUNES Virginie, sous la direction de BERINGUIER Philippe. *Les paysages du canal du Midi dans la traversée toulousaine : entre développement urbain et valorisation du patrimoine*. Toulouse II Le Mirail, 2009.

_Conférence de Robert Marconis. *Le Canal à Toulouse, de la première pierre aux projets urbains*. Canal du Midi, au cœur de Toulouse depuis 350 ans, patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 20 ans. Le 22/03/2016, Toulouse.

Contexte historique et urbanisation de Toulouse

_Sous la direction de BORDES François. *Toulouse, parcelles de mémoire 2000 ans d'histoire urbaine*. Toulouse, Archives municipales de Toulouse, 2005.

_<http://www.archives.toulouse.fr/histoire-de-toulouse/lieux/le-canal-du-midi/une-histoire-en-cinq-etapes>.

Archives municipales de Toulouse. *Une Histoire En Cinq étapes*. Toulouse. (consulté le 02/10/2015).

_FAURE, Guy. *Quels dess(e)ins pour les villes ? De quelques objets de planification pour l'urbanisme de l'entre-deux-guerres*. Paris, 1992

[_http://vignette3.wikia.nocookie.net/routes/images/6/60/J._Coppolani_-_Les_plans_d'urbanisme_de_Toulouse_au_XX%C3%A8me_si%C3%A8cle.pdf/revision/latest?cb=20080805161345](http://vignette3.wikia.nocookie.net/routes/images/6/60/J._Coppolani_-_Les_plans_d'urbanisme_de_Toulouse_au_XX%C3%A8me_si%C3%A8cle.pdf/revision/latest?cb=20080805161345)
COPPOLANI, Jean. *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle*. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998. (consulté le 19/02/2016)

De cet ouvrage, j'ai essentiellement tiré les informations sur les plans d'urbanisme de Toulouse, notamment le plan Nicod et le schéma Badanis. Jean Coppolani, géographe, est très précis sur la description des tracés de la voirie.

_MARCONIS, Robert. *Toulouse, un métro pour changer de siècle*. Toulouse, Privat, 2008.
_COPPOLANI, Jean. *Les ponts de Toulouse*. Toulouse, Privat, 1992.

Cet ouvrage m'a permis d'avoir les dates de transformation des ponts de Toulouse au XXème siècle. Et ainsi, de mettre en corrélation la modernisation du réseau de voirie et la destruction de ponts enjambant le Canal du Midi datant du XVII-XVIIIèmes siècles remplacés par des ponts plus larges.

Les dates de reconstruction des ponts font apparaître une première vague de reconstruction dans la seconde moitié du XVIIIème siècle dû à une augmentation du trafic routier nécessitant l'élargissement des ponts.

[_https://books.google.fr/books?id=dWu22lz3mTgC&pg=PA6&lpg=PA6&dq=livre+blanc+d+e+l%27agglom%C3%A9ration+toulousaine&source=bl&ots=P8cybOeLBM&sig=owmAPQzLs0EIz1I2kKR4vrB1hCY&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiE9K-8tITLAhWKVxoKHxtBDk8Q6AEINDAE#v=onepage&q=livre%20blanc%20de%20l%27agglom%C3%A9ration%20toulousaine&f=false](https://books.google.fr/books?id=dWu22lz3mTgC&pg=PA6&lpg=PA6&dq=livre+blanc+d+e+l%27agglom%C3%A9ration+toulousaine&source=bl&ots=P8cybOeLBM&sig=owmAPQzLs0EIz1I2kKR4vrB1hCY&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiE9K-8tITLAhWKVxoKHxtBDk8Q6AEINDAE#v=onepage&q=livre%20blanc%20de%20l%27agglom%C3%A9ration%20toulousaine&f=false)

ESTEBE Philippe, Marie-Anne JAILLET. *Bordeaux – Toulouse, approches métropolitaines. L'agglomération toulousaine a-t-elle jamais été moderne?*. Presses universitaires du Mirail, 1999. (Consulté le 14/05/2016)

Cet ouvrage m'a éclairé sur les formules d'intercommunalité promues par les services de l'Etat dans les années 1960. Cela m'a permis de découvrir l'existence de différences entre les communes périphériques (Colomiers...) et Toulouse. Il est également mentionné l'évolution d'une agence d'urbanisme proposée par l'Etat en 1968 et rejetée par Toulouse, en une agence d'urbanisme qui devra se soumettre aux conditions municipales en 1972.

_BENDJADOR, Yasmine. *Les agences d'urbanisme en France métropolitaine : des outils évolutifs ?* Thèse de doctorat : Aménagement de l'espace et urbain. Tours: Université François Rabelais, 2007, 590p.

Plans de croissance et Groupe Central de Planification Urbaine

[_http://www.vie-publique.fr/documents-vp/plans1-2.pdf](http://www.vie-publique.fr/documents-vp/plans1-2.pdf)
Gouvernement français. *Le Plan - LES PLANS DE LA RECONSTRUCTION : 1946-1961 - plans1-2*. (consulté le 15/12/2015)

Cet article fait apparaître les orientations globales des plans de la reconstruction et de la croissance. Il m'a permis d'avoir une vision globale des plans quinquennaux successifs mais il n'est pas très détaillé.

[_http://www.gaullisme.fr/2011/08/02/commissariat-general-du-plan/](http://www.gaullisme.fr/2011/08/02/commissariat-general-du-plan/)
KERHERVE, Alain. *Commissariat général du plan*. Gaullisme.fr, 02/08/2011. (consulté le 03/03/2016)

Ce site internet apporte des informations intéressantes sur la planification française initiée par De Gaulle. Comme son nom l'indique ce site reste cependant centré sur le personnage de De Gaulle mais présente quelques éléments sur les plans de la reconstruction et de la croissance.

_VADELORGE, Loïc. France Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles. *Gouverner les villes nouvelles*. Editions Le Manuscrit, 2005. <https://books.google.fr/books?id=DB8ZTYsFHEC&pg=PA112&lpg=PA112&dq=Groupe+central+de+planification+urbaine&source=bl&ots=p6gdYz0V9&sig=0P4eqsrlnhy47Pb2kAWPUBnA34&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwj0h6z-zlHKAhWBtxQKHfYfYocQ6AEILTAE#v=onepage&q=Groupe%20central%20de%20planification%20urbaine&f=false>

<http://books.openedition.org/igpde/3140>.

GOETZE, Roger. « Chapitre VI. Le Groupe central de planification urbaine : des métropoles d'équilibre aux villes nouvelles (1965-1970) ». In : *Entretiens avec Roger Goetze: Un financier bâtisseur, 1957-1988*, 57-67. Vincennes: Institut de la gestion publique et du développement économique, 2014.

Cet ouvrage a été essentiel pour ma compréhension du rôle du GCPU.

_COHEN, Jeanine. « Métropoles d'équilibre un géographe face au Politique ». *Strates* Hors-Série 2002.

_ROCHEFORT, Michel. « Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui ». *Strates* Hors-Série 2002.

_RTF. **LA création de la DATAR**. [Réalisé le 06/11/1963] Aménagement du territoire grâce à la DATAR. [Enregistrement vidéo] In : Institut National de l'Audiovisuel. *INA*. [2.'45] Disponible sur : < <http://fresques.ina.fr/jalons/fiche-media/InaEdu01827/la-creation-de-la-datar.html>> (Consulté le 02/06/2016)

_GéoConfluences. « Métropoles d'équilibre », Eduscol ENS Lyon. [en ligne], consulté le 21 mai 2016. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropole-dequilibre>

_Robert MARCONIS, Universalis, « MIDI-PYRÉNÉES », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 21 mai 2016. URL : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/midi-pyrenees/>

Mobilité / Phénomène d'automobilisation

_DUPUY, Gabriel. *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos collection VILLES, 1995.

Cet ouvrage apporte des informations sur l'adaptation de la ville à la voiture en France dans les années 1960. Le rapport Buchanan et son influence en Europe est également évoqué. On retrouve aussi des informations sur l'influence des Etats Unis sur le réseau autoroutier en France.

Cet ouvrage est également intéressant pour la question du paysage que je n'ai que partiellement évoqué dans ce mémoire.

_DUPUY, Gabriel. *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*. Paris, Publications de Recherches Urbaines, 1975.

J'ai utilisé cet ouvrage en complément de « Les territoires de l'automobile », ouvrage du même auteur. Il m'a principalement permis de développer l'influence des Etats Unis sur le phénomène d'automobilisation en France ainsi que de comprendre le lobby de l'automobile.

Cet ouvrage permet d'étudier plus en profondeur les différentes phases du développement de l'automobile en Europe.

<http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/CR-Transports-03.06.09.pdf>

MARCONIS, Robert. *Toulouse, des transports pour repenser la ville*. TOULOUSE, 3 juin 2009. (consulté le 31/12/2015)

[_http://www.ladepeche.fr/article/2000/10/04/86396-toulouse-a-mis-vingt-ans-pour-boucler-sa-ceinture.html](http://www.ladepeche.fr/article/2000/10/04/86396-toulouse-a-mis-vingt-ans-pour-boucler-sa-ceinture.html)

La Dépêche du Midi. *Toulouse a mis vingt ans pour boucler sa ceinture*. Toulouse, 04/10/2000. (consulté le 21/12/2015)

[_www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1997_num_106_593_20775](http://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1997_num_106_593_20775)

BARRE, Alain. Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français . In: *Annales de Géographie*, t. 106, n°593-594, 1997. pp. 229-240.

Cet ouvrage est centré sur la genèse du réseau autoroutier en France et notamment grâce à l'appel aux concessions. J'ai pu avoir des données d'évolution du trafic routier en France pour me permettre d'étayer l'affirmation de l'augmentation du trafic et du réseau d'autoroute en France.

_FLONNEAU, Mathieu. Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile. In: *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999. pp. 30-43.

Cet article explique l'influence de George Pompidou dans le développement de l'automobile en France. Il est intéressant car il remet en question la vision communément admise de Pompidou comme unique coupable des modifications de la ville traditionnelle pour l'adapter à la voiture. Des années 1960 à 1970, la population souhaitait le développement de l'automobile, symbole de modernité et de liberté.

D'autre part, Pompidou, bien que partisan du tout automobile, créa le premier ministère de l'environnement et fut l'un des ardents défenseurs des platanes encadrant les routes.

_LENGLAIN, Suzanne. « Dans quelques années aux sorties Est de la ville... On ne dansera plus sur les ponts la gigue de l'impatience ». *Toulouse informations spécial annuel*, 1964.

[_http://actu.cotetoulouse.fr/toulouse-2030-transports-amenagement-grand-contournement-autoroutier-jean-luc-moudenc-passe-ouest_27530/](http://actu.cotetoulouse.fr/toulouse-2030-transports-amenagement-grand-contournement-autoroutier-jean-luc-moudenc-passe-ouest_27530/)

SAINT SERNIN, David. « Toulouse en 2030. Et si le grand contournement autoroutier de Jean Luc Moudenc passait d'abord à l'Ouest ? ». *Actu Côté Toulouse*, 15 janvier 2016. (consulté le 21/06/2016)

[_http://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1364829/Professor-Sir-Colin-Buchanan.html](http://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1364829/Professor-Sir-Colin-Buchanan.html)
Telegraph Media Group. « Professor Sir Colin Buchanan ». *The Telegraph*, 10 décembre 2001. (consulté le 21/06/2016)

[_http://www.sens-public.org/article635.html](http://www.sens-public.org/article635.html)

PERMAT, Christophe. « Mai 68, le conflit des interprétations ». *Sens public*, 16 février 2009. (consulté le 08/09/2016)

_ Sous la direction de SILBERSTAIN, Patrick, *La France des années 1968*, Paris, Syllepse, 2008. « Écologie »

[_http://www.challenges.fr/automobile/dossiers/mai-1968-l-automobile-en-premiere-ligne_409804](http://www.challenges.fr/automobile/dossiers/mai-1968-l-automobile-en-premiere-ligne_409804)

PERRET, Camille. « Mai 1968- L'automobile en première ligne ». *Challenge*, 21 Mars 2008. (consulté le 08/09/2016)

Projet d'autoroute dans le Canal

_SALVADOR, Philippe. « Quand Toulouse voulait bétonner le Canal du Midi ! ». *Boudu*, nov.2015, n°1, p.36-41.

C'est le premier article récent que je trouve sur le projet de l'autoroute dans le Canal. Il aborde les différents aspects qui ont conduit au projet d'autoroute. Je n'ai toutefois pas utilisé cet

article comme source car les sources premières étaient les archives mais il m'a permis d'avoir une vision chronologique des événements.

Les voies sur berge

_SOULERY, J.C. « Pont des Demoiselles (Toulouse)-La bataille des platanes à l'heure de la trêve ». *La Dépêche*, 09/11/1977.

Modernisation du Canal

_CHAMPENOIS, Michèle. « On casse un chef d'œuvre- Le canal du Midi aux mains des modernisateurs ». *Le Monde*, 02/11/1983.

_CASTAN, Jean-Philippe. « Il suffirait de quatre-vingt camions pour assurer le trafic actuel des canaux du Midi ». *La Dépêche*, 16 février 1966.

Patrimonialisation

_CHATILLON, Alain. Une ambition légitime pour le canal du Midi et le canal des Deux Mers. Rapport de mission, Février 2012.

Ce rapport a été rédigé par Alain Chatillon, sénateur ayant été missionné par François Fillon pour réaliser étude sur la restauration paysagère du canal. Ce document m'a particulièrement été utile sur la question du patrimoine et de la valorisation du Canal du Midi lorsque la modernisation du Canal risquait de détruire le canal comme élément patrimonial. D'autre part, la question de l'opposition entre la navigation de plaisance et la navigation commerciale, dont m'avait parlé Robert Marconis, est mentionnée.

_ <http://urban-hist.toulouse.fr/urbanhistdiffusion/>

Mairie de Toulouse. *Patrimoine architectural*. Fond de plan 2010.

Paysages urbains

_COPPOLANI, Jean. L'évolution des paysages urbains de Toulouse depuis 1945. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 49, fascicule 3, 1978. Nuisances. pp. 343-356

_MICHEL, Xavier. Paysage urbain : prémises d'un renouvellement dans la géographie française, 1960-1980. *Strates Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, 2008, pp.67-86.

ANNEXE 3. ENTRETIEN AVEC SAMUEL VANNIER DU 18 DECEMBRE 2015

Point de vue de Samuel Vannier archiviste des Voies Navigables de France, lors de l'entretien du 18/12/2015

En 1903, la question de la modernisation des réseaux du Sud-Ouest se pose.

En 1913, un programme est budgété au niveau de l'Etat pour remettre aux normes le canal, les ponts, les écluses mais cette modernisation est arrêtée à cause de la première Guerre Mondiale, puis reprise pendant l'entre-deux guerres.

Après la seconde guerre mondiale, un groupe de pression regroupant des personnes de différents milieux économique (administration centrale et ministère), technique (ingénieur du canal) est créé pour pousser l'Etat à faire des études de modernisation des Canaux Atlantique Méditerranée.

Mais cette modernisation est très compliquée à cause de la trop grosse pression urbaine dans Toulouse.

C'est pour permettre cette modernisation, que le projet de déviation du Canal par la vallée de l'Hers est étudié.

Mais il y a des problèmes de financement entre le Service des Routes et le Service des Canaux.

Le Service des Canaux craint que le projet d'autoroute dans le lit du Canal soit effectué et que faute de financement, la déviation du Canal par la vallée de l'Hers ne soit pas possible, induisant ainsi une rupture de la navigation Atlantique Méditerranée.

La condition du service des Canaux est donc d'effectuer en premier la déviation du Canal par la vallée de l'Hers et ensuite l'autoroute dans le Canal.

Le pont des Demoiselles a été construit en prévision de l'autoroute dans le Canal (une pile de pont est au milieu du Canal). Et le pont de Montaudran et des Minimes permettent le passage des boulevards de berge.

Les voies sur berge auraient dû disparaître lors de la construction de l'autoroute dans le Canal.

On a le rôle du Service des Route et les Service de l'Etat au premier plan, et celui des maires de Toulouse en second plan.

CONTOURNER OU TRAVERSER

En 1947 : Le plan Nicod prévoyait une voie autoroutière pour détourner par la vallée de l'Hers le flux de véhicules (tracé de l'actuelle A61) Les terrains pour la voie routière ont été gelés depuis cette période.

Mais les commerçants sont hostiles à ce tracé car ils craignent de perdre de la clientèle. Cette même question, de traverser ou contourner la ville, s'est posée à Lyon où le tunnel de Fourvière a été construit en 1971 pour desservir le centre-ville.

Cette question est toujours d'actualité puisque la piétonisation des centre-villes est une source d'angoisse pour les commerçants qui craignent de perdre leurs clients.

Voir : « 1 métro pour changer de siècle » Robert Marconis (Premier chapitre : traverser ou contourner Toulouse)

D'autre part il faut trouver une voie pour traverser la ville malgré la pression urbaine. La solution est donc d'utiliser le Canal du Midi pour créer sur les berges les voies sur berge destinées à la circulation urbaine et dans le fond du Canal, une voie rapide enterrée qui serait raccordée aux voies sur berge par l'intermédiaire d'échangeurs.

Voir Livre blanc de l'agglomération Toulousaine : autoroute dans le Canal et déviation
<https://books.google.fr/books?id=dWu22lz3mTgC&pg=PA6&lpg=PA6&dq=livre+blanc+de+l%27agglom%C3%A9ration+toulousaine&source=bl&ots=P8cybOeLBM&sig=owmAPQzLs0Elz1I2kKR4vrB1hCY&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiE9K-8tITLAhWKVxoKHxtBDk8Q6AEINDAE#v=onepage&q=livre%20blanc%20de%20l%27agglom%C3%A9ration%20toulousaine&f=false>

Ce projet ne rencontre pas beaucoup d'opposition à l'époque.

Le plan Nicod prévoyait la traversée de la Garonne par la voie rapide du Mirail en passant derrière l'hôpital Purpan. Mais ce tracé de voie rapide est dévié pour passer devant l'hôpital afin d'arriver dans l'axe du Canal.

Voir « Un Toulouse pour changer de siècle » premier Chapitre

MODERNISATION / COMPLEXE D'INFÉRIORITÉ DE TOULOUSE

1960-1970 : Grands projets

1962 : Les allées Jean Jaurès étaient avant comme les allées Jules Guesdes

Ils ont abattu plusieurs centaines de platanes. Un seul conseiller s'y est opposé.

Importance du contexte de l'époque : En 1960, importance de la modernisation (pas de tout à l'égout)

Tout le monde a une automobile, tout le monde applaudit aux parkings, aux toboggans.

1962 : Champs Élysées Toulousain, voie triomphale, Allées Jean Jaurès

INA M.PRATT (express way) lors de l'inauguration des allées Jean Jaurès

Pierre Baudis : abandonne le projet d'autoroute mais pas les voies sur berge.

Toulouse a toujours eu un complexe d'infériorité / modernité.

Conférence R.Marconis Youtube « Marconis Patrimoine » → Toulouse a nié son patrimoine jusque dans les années 1970. https://www.youtube.com/watch?v=I-JYXRfx_bQ

Dans les services de la navigation, absence de conscience du patrimoine, les archives étaient ouvertes au public avant l'arrivée de l'archiviste. Le bâtiment a eu des infiltrations.

JL. Marfaing, du CAUE, intervient pour sauver le bâtiment tout autant que les archives.

1964 : Voies à sens unique de part et d'autre du Canal

PREMIERES PRISES EN COMPTE DU PATRIMOINE

En 1967 : peur de destruction des ponts Jumeaux qui sont inscrits au patrimoine en vitesse en 1951 pour éviter d'être détruit

Voir « Un Toulouse pour changer de siècle » premier Chapitre

Voir p. 99 « les ponts de Toulouse », Ponts Jumeaux

Mais destruction du stade de Rugby Ernest Wallon.

- Début de la protection du patrimoine avec la protection des Ponts Jumeaux mais très peu.

1968 : Contestation contre modernité, médiocrité, contestation contre atteinte environnementale. « contre métro, boulot, dodo »

Dans le gouvernement, prise de conscience.

Voir INA 1975-1976 : « Toulouse, des espaces verts et du bitume » débat entre Baudis et comité de quartier (Amalrich, prof d'histoire au Mirail)
Baudis était attentif à l'opinion publique (petite gens...), à l'écoute.

LE CANAL COMME CONTRAINTE

LE Canal est propriété de l'Etat depuis 1898. Dans les années 1970, c'est le service de la navigation (une antenne du Ministère des Transports) qui gère les voies d'eau et les berges à travers des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

La première idée est de supprimer le Canal dans Toulouse, le Canal est vu comme étant un obstacle plutôt qu'un atout. Cette volonté est traduite dans le schéma de voirie général, le schéma Badanis. Jean Attali surnommé Attila est alors ingénieur de l'équipement à qui il importe peu de défigurer le Canal.

Vidéo INA : Film L.Bazerque expose la logique concernant le canal. Il faut imaginer un détournement car le trafic de transit vient jusqu'à la ceinture de boulevards.

1971 : Baudis est élu et demande d'arrêter le projet d'autoroute mais pas les voies sur berge. (Bazerque était le maire des toboggans métalliques, de la transformation des allées Jean Jaurès en voies routières avec toute l'allée d'arbres détruits. Arbres arrachés aussi pour les voies rapides du Canal.)

Mais le problème de la circulation routière reste entier.

MODERNISATION DU CANAL / DESTRUCTION DU PATRIMOINE

1973 : Reconstruire les ponts sur le Canal car le Canal est un obstacle.

Le Pont de Pompidou est reconstruit avant le projet de voies sur berge donc il n'a pas été aménagé, « il a échappé à cette logique d'échangeur de type routier ».

Tous les autres ponts, sauf le pont Gabriel Perri et Pont de la Colombette (car peu utilisés) sont construits en dénivelés.

En même temps (années 1973) Chaban Delmas porte le projet de modernisation du Canal du Midi.

Dans la traversée de Toulouse, les écluses n'ont pas une forme



car ce sont les premières écluses à avoir été construites et Riquet n'y avait pas encore pensé.

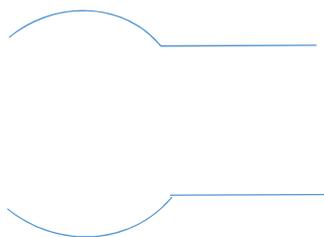
Pour mettre les écluses de gabarit Riquet (30 m, 150T) au gabarit Freycinet (350T) il faut creuser le Canal et modifier les écluses à 38,5m.¹⁷⁰

Avec Chaban-Delmas, veulent mettre au gabarit Freycinet (Atlantique → Méditerranée)

Le Canal Latéral a déjà été modernisé en 1973, il faut donc moderniser le Canal du Midi.

En 1972, création des régions, on va demander la participation des régions pour la modernisation depuis Toulouse à Béziers. Sauf que pour les écluses à plusieurs marches, il faut détruire → « Massacre du patrimoine » aux Minimes (les deux marches d'escaliers ont été transformées en une seule écluse avec un grand mur de béton) , écluse Bayard (idem)

Ecluse de Castanet : Première écluse à bassin elliptique que l'on rencontre au départ de Toulouse à direction de Sète.



<http://www.canaldumidi.com/Toulousain/Castanet-Tolosan/Ecluse-de-Castanet.php>

Aucun soucis de l'esthétique.

Autre projet qui était de couvrir le Canal devant la gare, mais pas eu de suite.

DEFENSE DU PATRIMOINE

Fin années 1970 : La modernisation est quasi-achevée à Fonyserranne

124km entre Ayguevive et Béziers pas modernisé car :

- le trafic s'effondre avec la concurrence de la route, et du rail.
- Le trafic de plaisance se développe et ils veulent la conservation du patrimoine

Une campagne s'engage portée par le lobby des plaisanciers.

2.11.1983 : Le Monde, Michèle Champenois « On casse un chef d'œuvre, La canal du Midi aux mains des modernisateurs » → Prise en compte du patrimoine (mais les voies sur berge ont été construites, le mal est fait)

Conflit entre les bateliers (disparition) et la plaisance (développement).

L'Etat va tirer argument du fait qu'il n y a plus de navigation commerciale pour laisser le Canal se dégrader.

Voir A la fin des années 1980 « Il faut sauver le Canal du Midi » chapitre du Canal Royal du Languedoc (1ère édition)

¹⁷⁰ Chapitre : Atteinte au patrimoine (ponts, écluses détruits) qui soulève la question, « le Canal a-t-il été sauvé ?)

1991-1996 : Engager la procédure de classement à l'UNESCO pour obliger la protection du Canal.

1981 : « Les canaux du Midi, outil économique ou patrimoine » article de R.Marconis »

« Le plus grand mal a été fait malgré que le projet ait été arrêté »

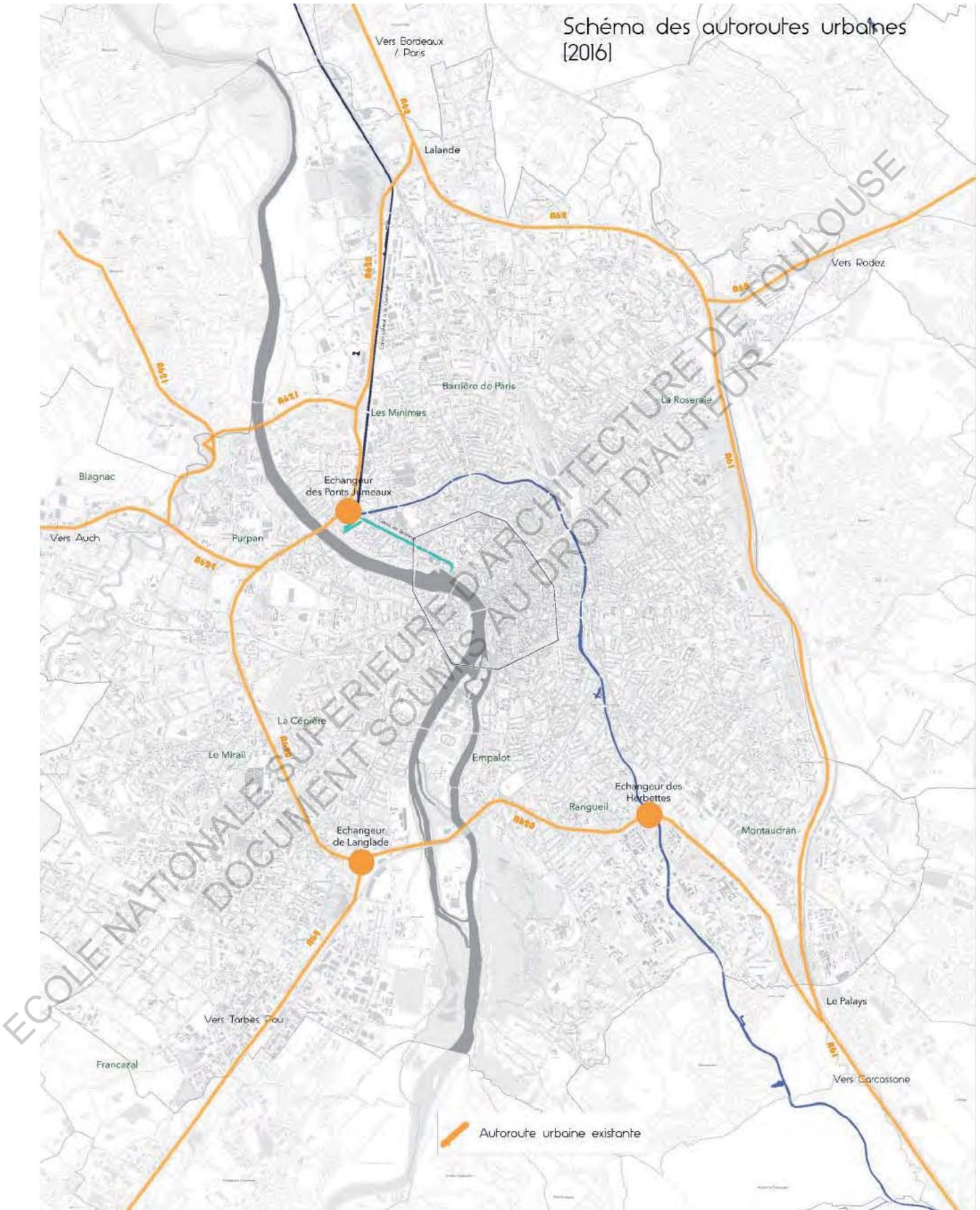
Loubatière « Regards sur un patrimoine » Quelques photos dont reconstruction du pont Guilheméry.

Le conflit entre la population et la municipalité continue jusque dans les années 1980 concernant les voies sur berge du Canal. Notamment au niveau du Pont des Demoiselles, où des personnes du Comité de défense pour les platanes se sont enchainés aux arbres pour empêcher le projet de voies sur berge qui impliquait de déraciner de nombreux platanes. C'est pourquoi au niveau du Pont des Demoiselles, les voies sur berge sont interrompues côté ville.

Ils ont également motivé les chercheurs de l'ancien Laboratoire d'Optique Electronique LOE à protester également. En effet, le Laboratoire possédait depuis février 1959 un microscope électronique à très haute tension, dont les mesures auraient été faussé par les vibrations des voitures si les voies sur berge étaient créées.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ANNEXE 5 SCHEMA DE VOIRIE ACTUEL, 2016.



Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

	OUI	NON
Consultation sur place		
Impression		
Diffusion Intranet		
Diffusion Internet		
Exposition		
Publication non commerciale		