



HISTOIRE, ARTS ET LETTRES EN MIDI TOULOUSAIN

L'AUTA

« QUE BUFO UN COP CADO MÉS »



Louis Ernest Fortuné Andrieu dit Fortuney, *La baloche de Saint-Roch*, musée du Vieux-Toulouse, inv. T1937. Voir l'article de J.-P. Suzzoni et A. de Pérignon : « Le peintre Louis Ernest Fortuné Andrieu » p. 90.

Jean-Michel MINOVEZ, ***Garonne et Canal du Midi, Le système de navigation autour de Toulouse***, Coll. Méridiennes, Presses universitaires du Midi, 2018, 24x19 cm, 180 p. 25 €

On a beaucoup écrit sur le canal du Midi, qui fut d'abord, dès sa création, un remarquable outil économique, avant d'être concurrencé par les chemins de fer et les transports routiers. Le déclin de la navigation commerciale fit peser, à la fin du XX^e siècle, de lourdes menaces sur la pérennité de l'ouvrage, dont la valeur patrimoniale fut heureusement reconnue par son classement au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1996.

Jean-Michel Minovez, professeur d'histoire moderne à l'Université Toulouse-Jean-Jaurès nous invite dans ce bel ouvrage à porter un

regard nouveau sur cette longue histoire, en s'interrogeant sur la façon dont fut envisagé au cours des siècles un « système de navigation autour de Toulouse », associant le canal du Midi à la Garonne. La réalisation tardive du canal latéral à la Garonne, en aval de Toulouse, permit de concrétiser le vieux rêve d'un canal des Deux-Mers, affranchissant la navigation entre Toulouse et Bordeaux des dangers qui avaient limité son expansion sur un fleuve mal maîtrisé aux crues dévastatrices. On connaît moins sans doute, en amont de Toulouse, l'histoire du transport fluvial dans le bassin garonnais et des relations commerciales qu'il permit d'établir vers cette grande ville depuis le Comminges et le Couserans. L'idée d'associer, dans un système de navigation cohérent, la Garonne amont avec la partie

aval du fleuve vers Bordeaux, ou avec le canal du Midi vers le Bas-Languedoc, suscita dans la seconde moitié du XVIII^e siècle de nombreux projets d'aménagement à Toulouse (ports, canal de Brienne...) : réalisés tardivement ou inachevés, ils ne permirent pas de vaincre de façon efficace les obstacles que représentaient pour les bateaux les barrages érigés sur le fleuve pour alimenter les moulins du Château narbonnais et du Bazacle.

A l'aide d'une riche iconographie (cartes, plans, gravures et photos), dont certaines images sont parfois un peu sombres, J-M. Minovez retrace cette histoire complexe par un texte élégant, clair et rigoureux, nourri de ses propres recherches sur l'économie régionale et d'une riche bibliographie⁽¹⁾. Dans une région dont l'activité dominée par la culture du blé connut une grave crise après la période révolutionnaire, ce système de navigation autour de Toulouse, esquissé trop tard, n'a pas engendré un essor du trafic sur les voies d'eau qui aurait pu leur permettre de résister à la concurrence des chemins de fer. Et cela malgré les tentatives d'établir une meilleure complémentarité entre les voies d'eau et un réseau routier plus efficace avec les grands travaux entrepris en Languedoc dès le milieu du XVIII^e siècle.

Un bel ouvrage, mobilisant pour le grand public, les acquis de la recherche scientifique, qui invite à une réflexion nouvelle sur la région toulousaine, replaçant de façon convaincante dans l'espace et dans la longue durée les questions passées et toujours actuelles relatives au canal du Midi. Il convient aussi de saluer le travail réalisé pour l'édition de ce livre par les étudiants de la licence professionnelle « Edition », rattachée au département « Documentation, Archives, Médiathèque et Éditions » de l'université Toulouse-Jean Jaurès, université dont J-M. Minovez fut président de 2012 à 2016.

ROBERT MARCONIS

(1) On s'étonne de l'absence de référence à la remarquable somme *Des États dans l'État, Les États du Languedoc de la Fronde à la Révolution*, sous la direction de S. Durand, A. Jouanna et E. Pélaquier, Droz, 2014, dont plusieurs chapitres portent sur la politique des travaux publics des États du Languedoc dans les domaines des routes et des canaux.