

Une rubrique qui nous invite à décaler notre regard sur des questions émergentes abordées par la génération montante.



▲ Destruction du pont des Minimes, 1968.

◀ Schéma du Livre Blanc de Toulouse tracé à partir du schéma Badani, 1968.

Une autoroute dans le canal

Juliette SAUNIER

Étudiante en Master à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse

MÉMOIRE

1962-1983 - Le Canal du Midi à Toulouse, entre modernisation et patrimonialisation - Le projet d'autoroute du Canal.

Mémoire réalisé dans le cadre du séminaire Architecture, Territoires, Sociétés.



L'autoroute dans le canal comme solution

Les mandats de maire de Louis Bazerque de 1958 à 1971 vont marquer un changement de politique urbaine forte à Toulouse car la promotion de la ville comme métropole d'équilibre (1964) implique une modernisation.

Pour répondre aux enjeux de l'époque, plusieurs solutions impliquant l'utilisation du canal du midi comme voie routière vont être étudiées de 1962 à 1973. Le plan Nicod de 1948 est abandonné au profit d'un nouveau schéma de structure. Esquissé en 1962, il prévoit la déviation éventuelle du canal du midi par la vallée de l'Hers et l'utilisation du lit du canal asséché pour le passage d'une autoroute urbaine des Ponts Jumeaux aux Herbettes.

En 1965, le schéma de voirie dit schéma Badani, soutenu par l'Etat, vient préciser cette proposition.

L'année suivante Edgard Pisani, alors ministre de l'Équipement, estime nécessaire l'utilisation de l'emprise du canal pour la réalisation du schéma de structure. Des études de faisabilité sont alors réalisées.

Des voies sur berge en complément

En parallèle est étudiée la réalisation de voies sur les berges du canal, articulées à la réalisation de l'autoroute. Les modifications sur le canal commencent et les ponts de Montaudran (1966), des Minimes (1969), et des Demoiselles (1970) sont mis au gabarit autoroutier pour permettre le passage de l'autoroute dans le Canal.

Un arrêt soudain du projet

Toutefois en 1973, à la demande du nouveau maire de Toulouse Pierre Baudis, le projet d'autoroute est arrêté puisque « la sauvegarde de l'environnement est maintenant une des premières préoccupations des citoyens ». Soucieux de l'opinion publique, prenant en compte les revendications citoyennes liées à l'environnement et au désenchantement de l'automobile, il marque ainsi une rupture avec la municipalité précédente de Louis Bazerque. En 1973, l'Etat inscrit cependant au VII^e plan la réalisation des voies sur berges, en même temps que s'engagent des travaux de modernisation du canal (mise au gabarit Freycinet). Toulouse a donc évité de justesse de transformer son canal en autoroute mais les voies sur berges et la reconstruction des écluses et des ponts en ont profondément défigurer le tracé et ses abords. ■

Une saturation du trafic problématique

Le Canal du Midi est considéré comme un élément identitaire de la ville de Toulouse constituant une richesse patrimoniale et environnementale. Pourtant cela n'a pas toujours été le cas.

Dans les années 1960 le nombre d'automobiles ne cesse d'augmenter, la voiture est synonyme de liberté et de modernité. Ainsi George Pompidou parle de « la nécessaire adaptation de la ville à la voiture ». La croissance démographique est importante, la population toulousaine passe de 264 000 en 1946 à 324 000 en 1962. Toulouse doit faire face à une saturation du trafic. D'autre part la concurrence du rail et de la route a rendu obsolète le transport fluvial sur le canal du midi. Il occupe dans la ville, qu'il traverse du nord au sud, une place stratégique. Considéré comme une entrave à la circulation, il en est alors désigné comme le « responsable aussi coupable qu'involontaire ».