

AVANT-PROPOS

AL'AUBE du vingt-et-unième siècle, la France semble encore hésiter entre deux orientations stratégiques pour le développement de son vaste réseau de rivières et de canaux, le plus étendu d'Europe hors la Russie, et sans doute le plus varié. La fonction essentielle de la voie d'eau est-elle industrielle ou culturelle ?

En réalité, la tergiversation en matière d'aménagement de la voie d'eau est dans ce pays une constante depuis que j'ai commencé à observer le monde fascinant de la navigation fluviale, vers la fin des années 1960.

L'achèvement de la liaison à grand gabarit Rhin-Rhône, inscrite dans les plans quinquennaux successifs depuis 1965, se fera-t-elle ou ne se fera-t-elle pas ?

La liaison Seine-Nord devrait-elle être réalisée en priorité ?

Le transport fluvial en péniches de 350 tonnes est-il condamné à disparaître ?

Le rail, avec la capacité de transport de marchandises dégagée par le transfert des grands flux de voyageurs sur les lignes TGV, est-il une alternative crédible à la voie d'eau ?

Il n'existe pas de réponse simple à ces questions, car des décisions d'ordre politique influent dans une large mesure sur l'analyse comparative des solutions. Il semble néanmoins que le vent soit en train de tourner en faveur d'une reprise du transport fluvial.

Poser ces questions en préface de la nouvelle édition d'un livre sur les canaux paru en 1778 peut paraître absurde, mais les thèses développées par de Lalande dans ce livre sont étonnantes d'actualité; l'histoire apporte des enseignements inattendus, pour peu que l'on veuille s'y replonger avant de prendre des décisions qui façonneront le pays pendant les siècles à venir. Va-t-on vers la confirmation, ou au contraire l'invalidation (pour des motifs budgétaires ou autres), des grandes liaisons fluviales ancrées sur le réseau européen, projets en principe adoptés ? La décision, dans un sens ou dans l'autre, aura un impact considérable sur le schéma des transports dans les sillons les plus peuplés du territoire national, comme sur les paysages et sur la qualité de la vie.

Parmi les milliers d'ouvrages de référence publiés sur la navigation intérieure depuis le début de l'ère moderne, ce livre du grand astronome Joseph-Jérôme Lefrançais de Lalande m'a tout de suite paru indispensable, lorsque je l'ai découvert en 1983. La lecture de ces 600 pages apporte nombre d'éclairages et de réflexions stimulantes sur l'utilité des voies navigables déjà réalisées à cette date (Canal de Languedoc, de Briare, d'Orléans et du Loing, mais aussi le Canal de la Somme, canaux du Milanais, premiers canaux anglais,...) et sur l'intérêt des nombreux projets en discussion. Elle met en relief, complétant ainsi la vision brossée par Pierre Miquel¹, le concept d'un réseau national de voies

1 *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, Édition° 1, Paris, 1994

AVANT-PROPOS

navigables, homogène sur le plan technique comme sur le plan de la gestion et de la tarification.

Ce qui impressionne d'abord, c'est l'enthousiasme et la vigueur avec lesquels Lalande entreprit une étude si exhaustive de ce sujet, pour rendre compte de l'histoire de la navigation intérieure *dans le monde entier*, et en particulier des progrès réalisés aux XVII^e et XVIII^e siècles.

Ce remarquable travail de compilation est sous-estimé par les lecteurs ou observateurs qui s'intéressent uniquement au Canal de Languedoc, traité dans les cinq premiers chapitres (sur vingt-quatre). L'œuvre de Riquet, de ses ingénieurs et de ses successeurs, est certes le principal objet de l'ouvrage, voire la partie «la plus intéressante», selon Lalande, mais c'est aussi la partie la plus sensible, la plus exposée aux critiques; que n'avait-on pas déjà dit et écrit sur ce canal, sujet de fierté régionale mais aussi de convoitises, de polémiques, de difficultés techniques et de défis relevés quotidiennement par des employés profondément attachés à leur métier ? Les analyses d'Henri Michel² et d'Henri de Cazals³ font ainsi largement écho aux rapports parfois tendus que Lalande a entretenus avec les ingénieurs et les propriétaires du canal, et soulignent les omissions ou simplifications de son récit.

Il me paraît injuste, cependant, de s'arrêter à ces imperfections, d'autant plus qu'elles résultent certainement d'une intention délibérée de prendre du recul, de caractériser l'ouvrage dans ses principes, dans tout ce qu'il peut présenter de références, d'exemples à suivre, plutôt que de s'étendre sur des désordres auxquels de Lalande pouvait penser que des remèdes seraient trouvés grâce aux «attentions continues» apportées par les propriétaires.

En entreprenant son voyage sur le «Canal de communication des Mers en Languedoc» en 1774, Lalande n'avait pas de mission, aucun compte à rendre sur les détails techniques du canal, sur son économie ni sur sa gestion. Il avait déjà établi sa notoriété d'astronome et de mathématicien dans de nombreux pays. Contribuant au *Journal des Sçavans* et à l'*Encyclopédie* sur ses propres matières, il était aussi un professeur extrêmement dévoué, un vulgarisateur hors du commun. Homme du Siècle des Lumières, il participait à ce vaste mouvement de renouvellement des idées qui façonna une nouvelle image du monde. C'est peut-être aussi cela que certains ont pu lui reprocher, cette liberté, ce détachement du regard, cette apparente inconséquence du philosophe, qui le fait toucher aux aspects les plus divers de son sujet, dans un ordre qui n'a pas besoin d'être totalement justifié et maîtrisé pour fournir une information efficace et utile. N'est-ce pas là une des caractéristiques essentielles de l'œuvre encyclopédique ?

2 Le Canal de Languedoc vu par un astronome «philosophe», note sur l'article de J.-J. de Lalande dans le Supplément à l'Encyclopédie (1776).

3 Les suites d'un voyage scientifique ou les avatars de la première histoire du canal par Jérôme de Lalande en 1776.

[Deux contributions à la collection éditée par Jean-Denis Bergasse en 1982-1985]

AVANT-PROPOS

Savourons donc la clarté et la rigueur du discours, le caractère exhaustif de l'inventaire, l'extraordinaire diversité des problèmes traités parfois, certes, avec légèreté, mais le plus souvent avec un souci du détail, un acharnement à comprendre et à faire comprendre au lecteur de l'époque, homme de sciences ou décideur politique, tous les enjeux de la navigation intérieure. Soulignons aussi l'attention portée avec une égale ferveur aux aspects techniques et économiques de cette navigation. C'est ainsi que l'on trouve, au chapitre XVI, une véritable plaidoirie pour l'abolition des péages sur les rivières, vestiges de droits féodaux plutôt que l'apanage d'un réseau de transport au service de l'économie.

On ne peut douter que Lalande mît toute la rigueur de sa formation scientifique au service de ce traité sur les canaux de navigation, mais il dépendait de sources et de correspondances d'inégale précision et valeur. Certaines erreurs s'expliquent ainsi. L'ingénieur Clausade et le successeur de Riquet, le baron de Bonrepos, sont manifestement agacés par Lalande, par son ignorance de la navigation intérieure (du moins au début de ses recherches), par ses questions et ses tâtonnements. Ils dénoncent donc les «inexactitudes et faux faits» de la première lettre adressée au *Journal des Sçavans* en mars 1774, mais ils sont peut-être aussi un peu jaloux de cet homme qui descend de Paris pour faire de *leur* canal un modèle de développement, qui interprète et publie des informations confidentielles sur le financement et les comptes de cette entreprise familiale. La direction va même jusqu'à reconnaître qu'on avait pu donner à Lalande «de fausses instructions [...] par ignorance ou par malice».

La conséquence de ces difficultés rencontrées par Lalande sur le terrain est de le faire éluder ou évoquer le plus succinctement les sujets qui lui paraissent trop complexes ou sur lesquels il n'a pas toute l'information, sujets qui au demeurant n'ont aucune incidence sur l'essentiel de son discours. Il préfère ainsi ne pas se hasarder sur la question des rôles respectifs de Riquet et d'Andréossy.

En élaborant cette nouvelle édition, nous avons voulu donner une nouvelle vie à cet ouvrage *comme un tout*, car son mérite réside précisément dans la confrontation des expériences réalisées et des projets conçus et promus partout en France et en Europe. Nous avons restitué fidèlement le texte de l'édition originale, après recomposition dans une typographie moderne. Nous nous sommes simplement permis de reporter à la fin de l'ouvrage les pièces originales relatives aux différents canaux (en conservant l'orthographe de l'édition de 1778), afin de préserver la continuité du texte de l'auteur. Une autre modification concerne les plans qui dans la première édition étaient regroupés à la fin, et que nous avons incorporés dans le texte.

Le lecteur s'embarque ainsi pour un voyage étourdissant autour du monde. Il découvre d'abord le Canal de Languedoc (ou du Midi), ses ouvrages et son administration, et diverses anecdotes relevées dans les archives (*chapitre V*, particulièrement riche d'enseignements sur les pratiques d'entretien et les méthodes de construction employées au

AVANT-PROPOS

cours du premier siècle de fonctionnement du canal). Le voyage se poursuit le long de l'actuel Canal du Rhône à Sète (*Petits Canaux en Languedoc*) jusqu'en Provence, terre d'Adam de Craponne et de divers projets de canaux de navigation, réalisés ou en discussion.

Parmi les canaux des environs du Rhône (*chapitre VIII*), le Canal de Givors est l'exemple caractéristique, raconté en détail, du projet conçu par un entrepreneur (Zacharie) qui ne maîtrisait pas suffisamment les techniques de construction hydraulique; Zacharie meurt de chagrin en 1768, après avoir construit une lieue de son canal (ce détail renvoie immanquablement à la lieue symbolique du Canal de Languedoc qu'il restait à creuser à la mort de Pierre Paul Riquet). L'échec de Zacharie en préfigurera bien d'autres.

Poursuivant notre voyage vers le Nord, on découvre le projet du Canal de Bourgogne, pour plonger dans le débat passionné entre les défenseurs des différents tracés. On y retrouve incidemment (que le monde est petit!) Pierre Paul Riquet, consulté en 1676 sur le choix du tracé.

Le chapitre suivant balaye tout l'Est du pays, depuis la Franche-Comté jusqu'à la Lorraine, l'Alsace et la Champagne. Le projet de l'actuel Canal des Ardennes, appelé à l'époque Canal de Champagne, est décrit en détail. Sur le plan stratégique, c'est l'équivalent de l'actuel projet Seine-Est de VNF, visant à désenclaver le bassin de la Seine en le reliant à la Meuse et au Rhin.

Nous voilà arrivés à Paris, où la navigation de la Seine laisse manifestement beaucoup à désirer. On projette à l'époque les canaux qui éviteront la Seine entre l'Arsenal et Saint-Denis, mais pas encore le Canal de l'Ourcq. Après un tour par les canaux de la Picardie (Canal Crozat, Canal de la Somme, Canal à faire de l'Oise à la Sambre,...) et de la Flandre française (description détaillée du projet de grand souterrain du Canal de Saint-Quentin, avec toutes les objections techniques et les contre-arguments), on revient «aux sources» avec la description détaillée du Canal de Briare (1605-1642), précurseur du Canal de Languedoc, qui a donné naissance à tout un réseau de canaux entre Loire et Seine (Canal d'Orléans, dont la remise en navigation se poursuit aujourd'hui, et Canal du Loing).

Le tour de France se termine en deux chapitres couvrant toute la façade occidentale du pays. De la Normandie à la Gascogne, que de projets de desserte des villes de l'intérieur des provinces, tant par la canalisation des rivières que par la construction de canaux ! Dans cet inventaire de chemins d'eau d'une étonnante diversité, on découvre les projets de canaux qui ne se sont jamais concrétisés, comme celui de l'Eure au Loir, d'autres qui sont rayés depuis longtemps de la carte des voies navigables, comme le Canal de la Dive, et toutes les rivières canalisées depuis la Mayenne et la Sarthe jusqu'à la Baïse. La navigation sur les grands axes de transport fluvial est également traitée avec force détails sur l'exploitation technique et commerciale de ces itinéraires aux difficultés parfois légendaires : Loire, Charente, Dordogne, Garonne,...

AVANT-PROPOS

Le chapitre XVI, déjà cité, tire un bilan de ce diagnostic complet des canaux de navigation dans toutes les provinces de France, et propose modestement (Lalande se veut un simple «auteur citoyen») l'établissement d'un véritable schéma directeur, un plan de navigation intérieure dans tout le Royaume. Cette vision semble avoir servi d'inspiration aux Gouvernements successifs sous la Révolution.

Dans le dernier quart de son récit, Lalande nous fait découvrir les canaux construits ou projetés dans différents pays d'Europe et d'ailleurs, associés en couples de façon pragmatique, en faisant fi de toute sensibilité politique. Humaniste avant tout, l'auteur regroupe ainsi Italie et Espagne, Pays-Bas et Angleterre, Allemagne et Suède, Russie et Turquie, et enfin Asie et Amérique ! Ces chapitres témoignent de l'intensité des échanges scientifiques qui caractérisent cette époque, et de la réputation de l'auteur, reconnu par ses pairs bien au-delà de nos frontières.⁴

Lalande puise enfin dans les sources déjà exploitées par d'autres auteurs avant lui, pour décrire les canaux réalisés ou projetés par «les anciens», d'abord en Asie et en Afrique, ensuite en Grèce et enfin en Italie et dans les Gaules. Est-ce pour faire plaisir au Roi qu'il termine son livre avec un couplet chauvin ? Il lance en tout cas une belle pique contre les Anglais, décidément en retard sur la France en matière de construction des canaux, si ce n'est dans tous les domaines ! L'histoire des canaux à la fin du XVIII^e et jusqu'au milieu du XIX^e siècle apportera quelques nuances...

David Edwards-May

Grenoble, juin 1996

4 Pour cette appréciation sur le contexte d'échanges technologiques à l'époque de Lalande, et pour ses encouragements dans l'exécution de cette nouvelle édition, je tiens à remercier mon ami Michel Cotte, expert auprès de l'UNESCO et ardent défenseur du patrimoine du Canal du Midi.