

Comparaison peut-elle être raison ?

Horseshoe Falls Pays de Galles) - Roumégous (Pays Midi-Quercy)

dp/01/12/18

Une comparaison esthétique, une comparaison hydrologique, une comparaison patrimoniale...

Ce qui se fait au nord peut-il servir d'exemple au sud ?

Présentation des deux sites

A/ Horseshoe Falls (Pays de Galles) « *Fer à cheval* »

Au Pays de Galles, la chaussée en forme de demi-cercle (fer à cheval) a été aménagée sur la rivière Dee ; le seuil est modeste : il sert à dévier une partie du flux vers le canal qui s'en va alimenter moulins et usines en direction de Llangolen.

Dans ce parcours vers l'aval, toute une série d'équipements liés à la révolution industrielle sont mis en valeur : ponts, moulins, chemin de fer, bateaux... certains authentiques, d'autres comme moyens de mise en valeur touristique : la fréquentation des lieux est importante compte tenu du lien affectif qu'ont les Anglais avec leur histoire industrielle et de l'impact de la reconnaissance Unesco.

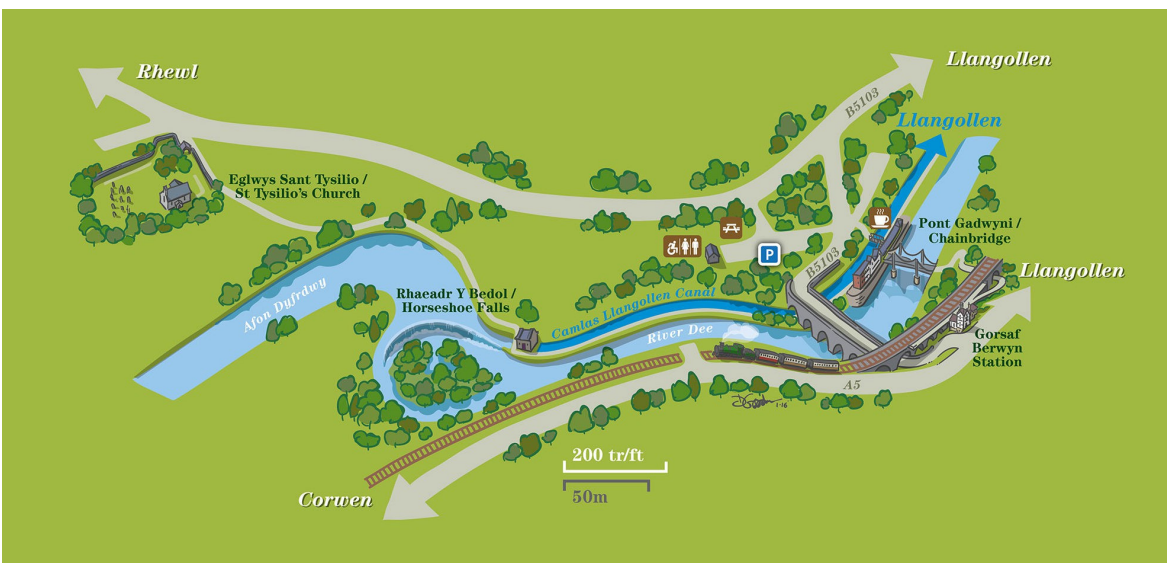
Description ici :

https://www.waterways.org.uk/shrewsbury/towpath_walk_horseshoe_falls_llangollen

Horseshoe Falls (Pays de Galles)

<https://www.pontcysyllte-aqueduct.co.uk/attraction/horseshoe-falls/>





Le site, classé World Heritage Site en 2009, forme un tout, un système : l'aqueduc en fonte célèbre, mais aussi le canal et les ouvrages hydrauliques : Thomas Telford ; l'ingénieur, est un personnage important dans l'histoire de l'industrie de Grande-Bretagne : son nom est aussi un argument dans cette histoire, cette cohérence : son nom a été donné à une ville nouvelle.

https://fr.wikipedia.org/wiki/Thomas_Telford

Pontcysyllte Aqueduct and canal consists of a continuous group of civil engineering features from the heroic phase of transport improvements during the British Industrial Revolution. The canal brought water borne transport from the English lowlands into the rugged terrain of the Welsh uplands, using innovative techniques to cross two major river valleys and the ridge between them. It was built between 1795 and 1808 by two outstanding figures in the development of civil engineering : Thomas Telford and William Jessop. Through their dynamic relationship the canal became a testing ground for new ideas that were carried forward into subsequent engineering practice internationally.

It was inscribed as a World Heritage Site in 2009 and to be included on the World Heritage List, sites must be of outstanding universal value and meet at least one out of ten selection criteria. Pontcysyllte Aqueduct and canal meet the following three criteria :

- Criterion (i)** : The Pontcysyllte Aqueduct is a highly innovative monumental civil engineering structure, made using metal arches supported by high, slender masonry piers. It is the first great masterpiece of the civil engineer Thomas Telford and formed the basis of his outstanding international reputation. It bears witness to the production capacities of the British ironmaking industry, which were unique at that time.
- Criterion (ii)** : The intensive construction of canals in Great Britain, from the second half of the 18th century onwards, and that of the Pontcysyllte Canal in particular in a difficult region, bear witness to considerable technical interchanges and decisive progress in the design and construction of artificial waterways.
- Criterion (iv)** : The Pontcysyllte Canal and its civil engineering structures bear witness to a crucial stage in the development of heavy cargo transport in order to further the Industrial Revolution. They are outstanding representatives of its new technical and monumental possibilities.

Roumégous (Saint-Antonin-Noble-Val)



La chaussée est aujourd'hui modeste car le niveau aval de l'Aveyron a été remonté quand le moulin des Ondes a modifié son installation : chaussée plus haute, niveau d'eau remonté.

La forme de la chaussée est ancienne, sinon d'origine (pour des raisons techniques, pour alimenter les deux moulins sur chaque rive : Roumégous au nord et Fontalès au sud.)

Carte de Cassini (vers 1800) : les deux moulins sont signalés (comme les autres du secteur) par un dessin qui symbolise la roue dentée (roue verticale ou turbine horizontale).





La carte dite d'État-Major (XIXe siècle) reprend la même disposition avec des appellations différentes (qui correspondent aux utilisations qui ont été changeantes)

Conclusion : la comparaison des deux équipements est bien sûr superficielle : les aspects esthétiques sont intéressants car ils sont une composante du patrimoine paysager. En ce sens, ils sont un bien commun. Au Pays de Galles, ils sont un point d'attraction pour les visiteurs qui peuvent s'approcher, s'installer sur l'herbe, profiter du paysage. A Saint-Antonin, les bords sont artificialisés (gîte et moulin de Roumégous) ou privés (Fontalès). Pourtant, dans les deux cas, la vue qui est un bien commun est une richesse.

A Saint-Antonin, la chaussée a une autre fonction : elle crée un miroir d'eau qui met en valeur le bourg (fonction voulue quand la gare était active et que les voyageurs arrivaient par la rive gauche, fonction toujours active, mais plus perçue quand on se trouve place des Moines avec l'escalier construit avec l'établissement thermal).

La comparaison peut aussi être approfondie car ces chaussées ne sont pas là par hasard ; la Galloise a été voulue pour l'industrie métallurgique dans le secteur : canal, énergie, lien avec Ironbridge... la Française – comme ses voisines en amont et aval - est liée à la valorisation par les moines des abbayes (Beaulieu, Saint-Antonin...) pour l'énergie mécanique qu'elle offrait.

Dans les deux cas, nous sommes dans un système « industriel » : XIXe siècle, XIIIe siècle.

Outre la beauté des lieux, il y a une histoire économique – une fonction - qui se matérialise dans la forme.

Question : les Gallois ont réussi à garder la qualité hydrologique et à valoriser leur patrimoine.

Que peut faire la commune de Saint-Antonin, le pays Midi-Quercy, dans une démarche similaire ?

D. Perchet