

*Consultant en navigation
intérieure (fleuves, rivières,
canaux, plans d'eau fermés)*

Conseil en communication



*Solutions en navigation
professionnelle et de plaisance
– chefs de bord, conducteurs et
équipages – réglementations –
occupations du domaine public*

Quelle place au transport fluvial dans l'intermodalité des moyens de déplacement

LE TEMPS IMMÉMORIAL DE LA NAVIGATION.

La navigation fluviale, dite intérieure pour la distinguer de celle maritime, est, probablement, le premier mode de déplacement pratiqué par l'être humain après la marche à pied. Déjà, voici 5 000 ans, en Egypte, des bateaux étaient enterrés dans certaines pyramides avec le défunt occupant les lieux. Le voyage vers l'au-delà en bateau était un privilège réservé aux plus hauts dignitaires du régime. Il est assuré que quand il n'y aura plus ni pétrole, ni routes, ni voies ferrées, il y aura toujours des embarcations pour se déplacer sur l'eau, s'il y a encore de l'eau ...

Aujourd'hui, la navigation de plaisance compte des milliers d'adeptes qui popularisent ce loisir peu coûteux lorsqu'il est pratiqué sur un simple skiff, kayak ou canoë, voire sur planche à pagaie. Mais, qu'en est-il de la navigation de commerce ?

A L'ECHELLE DE LA FRANCE

Jusqu'à la révolution française, les voies navigables (pour les bateaux) – ou flottables (pour le transport des trains de bois de chauffage, de construction, ...) – étaient la propriété du roi et faisaient partie de son domaine. A la Révolution, cette propriété est devenue publique. Mais, y compris pendant la révolution industrielle qui va suivre et transformer le monde au XIX^e siècle, ce sont des régimes monarchiques qui ont soutenu le transport par voie d'eau. D'Henri IV pour le canal de Briare à Louis XVIII pour la conception du système général de navigation de la France, de grands commis de l'État mettront leurs compétences au service du roi et de la voie d'eau. Et même sous une république – la III^e – lorsqu'un autre grand commis de l'État – Freycinet –, homme politique au surplus, associera son nom à un gabarit d'écluse, donc de bateau, c'est parce que la vision de cet homme portait, à la fois, sur la voie d'eau et sur le chemin de fer. Freycinet était-il simplement visionnaire ou forgeron ?

Cependant, la logique soutenant le concours de l'État – monarchique ou républicain – au transport fluvial reste inchangée à travers les siècles. Il s'agit de drainer les ressources des territoires pour desservir les centres urbains du pays, les relier entre eux et rejoindre, *in fine*, les ports maritimes pour faciliter les échanges extérieurs. Ainsi, le canal de Briare relie Loire et Seine par la rivière Loing, celui de Bourgogne relie Rhône et Seine par Yonne et Saône, celui du Midi relie Garonne à la Méditerranée, le fleuve reliant, déjà, Bordeaux à Toulouse donc Atlantique et Méditerranée. Sans oublier le capillaire des voies, naturelles et artificielles, du Nord dont un des premiers canaux, celui de Bourbourg, relie le fleuve côtier Aa au port de Dunkerque. Autant de liaisons qui ont permis le développement économique du pays en redistribuant l'ensemble de ses richesses et favorisant les échanges internationaux.

Il va de soi que, dans cette optique, les bateaux circulant sur ces voies d'eau naturelles ou artificielles, étaient principalement de transport de marchandises. Celui de personnes n'était qu'accessoire, notamment pour des raisons de confort compte tenu de l'état des routes avant l'invention, au XIX^e siècle, du macadam, des revêtements bitumineux ou de la machine à vapeur. Mais, dans tous les cas, une voie étant une voie seuls les équipements édifés aux étapes différencient le débarquement de passagers ou de marchandises. Et encore, compte tenu de la légèreté des normes à l'époque.

LA TRANSITION VERS LA MODERNITE

Au début de la révolution française, le chiffre de 7 000 km de voies d'eau que l'on pourrait dire aujourd'hui navigables est communément admis. Reste à savoir ce qu'est une voie "navigable" ? Si une voie d'eau artificielle construite par l'homme l'est forcément avec un gabarit de bateau défini dès le départ et, bien sûr, des moyens financiers nécessaires à sa construction, ce gabarit pour une voie d'eau naturelle est fixé aussi bien par la morphologie de la voie que par les conditions climatiques qui déterminent son débit, donc sa hauteur d'eau, entre étiage (basses eaux) et plus hautes eaux navigables.

Comparé au 8 500 km de voies dites navigables aujourd'hui, la progression de 21 % de voies ouvertes à la navigation en plus de deux siècles n'est pas excessive mais qu'entend t'on par voies ouvertes à la navigation ? Car si l'on tient compte de l'importance des infrastructures de transport dans le développement d'un territoire et l'ouverture de ses échanges vers l'extérieur, la réponse à cette question est essentielle.

L'instabilité politique du 19^e siècle marquée par trois rois, deux empereurs et deux républiques en à peine 70 ans, laisse le champ libre aux personnels permanents de l'État. Ce sont eux – grands corps de l'administration – derrière la façade des dirigeants et des régimes de passage, qui vont fixer le cap des choix en matière de navigation et d'infrastructures de transport. S'ensuivront la construction de nouveaux canaux, l'achèvement d'anciens et la mise en service de plusieurs dizaines de voies "navigables" au moment où apparaissent et se modernisent d'autres modes de déplacement.

DES VOIES "NAVIGABLES" A COUP SUR.

Un canal est, forcément, navigable puisqu'il est construit dans ce but. Pour une voie d'eau naturelle, c'est plus incertain compte tenu des aléas de la météo et des prélèvements pour les activités humaines, dont l'alimentation des canaux. Ceux-ci, tous "navigables", font pratiquement "disparaître" les fleuves et rivières qui ne servent, dans le discours officiel, que de seconds rôles puisqu'ils existent sans la main de l'homme. De ce fait, la construction de canaux qui sert le prestige de leurs promoteurs (élites politiques ou grands corps de l'État) va, au long des années 1800 s'enchaîner. Certains conçus, construits et exploités directement par l'État, d'autres confiés à des compagnies privées. Mais avec des retours plus ou moins rapides à l'État puisqu'il s'agit de voies publiques. Au début des années 1900, le bassin Rhin – Meuse – Escaut compte pas loin d'une centaine de canaux, celui de la Seine – Oise – Marne – Yonne autant.

MAIS SE CONCLUANT EN ECHEC.

Ainsi, l'État se trouve engagé dans une politique aux coûts faramineux, à court comme à long terme. Car toutes ces voies sont publiques et si la construction et l'exploitation de certains canaux sont concédées à des compagnies privées, le retour rapide dans le giron de l'État témoigne de leur échec financier. Le canal de Berry mis en service en 1841, est racheté onze ans plus tard, celui du Nivernais, en service en 1842, de même, le canal des Deux Mers est affermé à la compagnie chargée de construire la ligne ferroviaire Bordeaux – Sète, il revient à l'État en 1898. Sans compter ceux qui, commencés, ne seront jamais mis en service, ni même terminés : canal des Landes en 1835, de la Haute Seine en 1848. Ou ceux dont on peut se demander s'ils ont fait, réellement, l'objet d'une réflexion préliminaire : le canal de Roanne à Digoin est en impasse à une de ses deux extrémités, le canal de la Sambre à l'Oise qui mesure 67 km compte 38 écluse soit, en moyenne, une écluse tous les 1.8 km ... Celui de la Marne à la Saône n'en compte pas même une pour deux kilomètres, en moyenne, alors qu'il mesure 224 km. Sans doute, les délais n'avaient-ils pas la même importance qu'aujourd'hui mais quelle imprévision !

De telles politiques devaient, forcément, avec le temps, finir en impasse. L'impasse c'est aujourd'hui et ces voies navigables si peu naviguées au regard des coûts d'entretien qu'elles occasionnent sont un vrai problème pour la crédibilité du transport fluvial en tant que mode de déplacement.

L'AMORCE D'UNE NORMALISATION GENERALISEE.

DE LA DEFINITION DE LA NAVIGABILITE.

Dès lors, le travail de normalisation des grands commis de l'État pour le compte des gouvernements successifs consistait à mettre en avant les voies navigables par opposition à celles qui ne le sont pas. Pour cela une nomenclature est arrêtée le 10 juillet 1835, sous Louis-Philippe. Elle récapitule, par départements, les voies classées navigables (ou flottables en train (de bois)) incluant, même, des canaux pas encore terminés (canal latéral à la Loire) et pour certains, même, jamais terminés (Niort à la Rochelle). Cette nomenclature sur laquelle étaient inscrites, et au fil des années, parfois radiées, des voies d'eau naturelles et artificielles devient la référence de la navigabilité. Elle va servir à des générations de fonctionnaires jusqu'au début des années 2000 pour décider où l'on peut naviguer sans risque et où ce sera "aux risques et périls" du navigateur. La méprise tient à ce qu'elle n'a pas pour but de réglementer la navigation mais seulement, de définir les voies sur lesquelles les droits de pêche fluviale (différente de celle maritime) reviennent à l'État. Cette pratique trouve son origine sous Louis XIV dont l'ordonnance du 13 août 1669 déclare propriété royale tous les "fleuves et rivières portans batteaux". Ceci lui permettait de capter les droits de navigation qui revenaient, antérieurement, aux seigneurs locaux. Dans cette logique, la navigabilité d'une voie n'est pas déterminée par des critères techniques mais par des raisons fiscales. C'est ainsi que l'ordonnance de 1835 récupérait au profit de l'État le droit de pêche que l'ordonnance de 1669 avait laissé aux particuliers qui les détenaient, avant 1669, "par titre & possession valables". Aujourd'hui, cette "nomenclature" est réduite au domaine public fluvial de l'État confié à Voies Navigables de France, elle compte une trentaine de voies d'eau naturelles et une cinquantaine de canaux pour environ 4 000 km construits à 80 % au 19^e siècle (source : Dictionnaire des canaux et rivières).

En fait, de Louis XIV (et même avant) à nos jours, le dessein de l'État n'aura consisté qu'à assimiler la propriété publique d'une voie à sa navigabilité pour pouvoir récupérer des droits fiscaux, notamment sur la navigation, et imposer un contrôle de la sécurité publique et de la mobilité des personnes et des biens. Les voies ne présentant pas ces intérêts n'étaient pas inscrites sur la nomenclature et si elles l'étaient, pouvaient en être radiées basculant, ainsi, dans le

domaine privé de l'État ce qui en facilitait la vente. C'est plutôt cohérent : un bien public est sous le contrôle de l'autorité publique qui est responsable de son usage. Mais fallait-il en faire autant ?

Il se comprend mieux comment, au vu de l'importance d'un tel domaine immobilier si embarrassant à administrer, les gouvernements successifs ont eu intérêt à différencier des voies principales de celles secondaires sur lesquelles les travaux seront entrepris avec beaucoup moins de diligence. Ce sont ces dernières que les collectivités sont invitées à prendre à leurs charges depuis le début des années 2000. Ni l'État, ni aucun établissement public n'est en capacité, aujourd'hui, de faire face aux impératifs du transport fluvial sur un tel linéaire.

DES VOIES DE CIRCULATION ET DES BATEAUX

Car pour les administrateurs du 19^e siècle qui vont s'ingénier à créer des centaines de voies artificielles s'ajoutant à celles naturelles, il est bien clair que la totalité de ce domaine public ne peut être traité sur un pied d'égalité. D'où l'idée de ranger les voies par catégories. Dans un "Essai sur le système général de navigation intérieure de la France" paru en 1829 sont définis des canaux de 1^{ère} classe et ceux de 2^e dits de "petite navigation". Ceux de première ont pour but de "*relier Paris aux principales villes de France et celles-ci entre elles*". Sur le principe, ce système ne se différencie pas du schéma directeur des voies navigables de 1984 et de ceux qui vont suivre. Idem des voies à grand gabarit du réseau principal de la fin du 20^e siècle et des voies de 1^{ère} classe du début du 19^e. Avec les absurdités qui accompagnent un tel travail. Ainsi les débouchés sur la mer de Loire et de Garonne - Dordogne (Gironde) sont classés à grand gabarit alors que leurs accès au réseau principal passent par des "petits" gabarits.

Cette normalisation des voies d'eau et de leurs ouvrages se répercute, naturellement, sur les embarcations par le dimensionnement des écluses et la hauteur des ponts figées en 1879 au gabarit Freycinet. C'est ainsi que naît la péniche de transport de marchandises Freycinet dont un nombre important navigue, encore, de nos jours transformées pour le transport de passagers, signe de temps qui changent.

En résumé, l'action principale des autorités en matière de navigation consiste, depuis fort longtemps, à faire, comme sur les routes au temps de l'octroi et du péage : imposer aux activités économiques un droit à se déplacer sur l'eau. Et orienter l'effort public en matière de nouvelles constructions et d'opérations d'entretien et/ou de modernisation. Et, au final, à contrôler et orienter les mobilités. Sans renoncer à ces fonctions qui agissent sur le fonctionnement de l'économie, peut-être serait-il temps, de trouver d'autres modes d'action publique pour le transport fluvial.

***Le 28 avril 2021
Reste à venir le 3^e épisode***