



HAL
open science

Les grands jalons de l'histoire des voies navigables françaises

Antoine Beyer

► **To cite this version:**

Antoine Beyer. Les grands jalons de l'histoire des voies navigables françaises. Pour mémoire., 2016.
halshs-01664447

HAL Id: halshs-01664447

<https://shs.hal.science/halshs-01664447>

Submitted on 14 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les grands jalons de l'histoire des voies navigables françaises

Antoine BEYER

Maître de Conférences à Paris-Sorbonne, chercheur associé à l'IFSTTAR

BEYER A. (2016) : « Les grands jalons de l'histoire des voies navigables françaises », Pour mémoire, revue des ministères de l'environnement, de l'énergie et de la mer, n°17, été 2016, pp. 83 – 93. En ligne : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Dernieres-parutions.html>

Présenter un panorama synthétique de l'histoire du réseau des voies navigables françaises dans une dimension géohistorique, tel est l'objet de cet article. La perspective envisage le prisme du temps long révélé par Fernand Braudel pour considérer les permanences et les évolutions structurantes du dispositif sociotechnique que sont les voies navigables françaises. C'est une évidence de dire que les infrastructures actuelles intègrent des éléments de diverses époques dans leur gestion, leur tracé ou encore leurs techniques. Ces héritages multiples confèrent d'ailleurs au réseau un caractère hétérogène qui est souvent dénoncé. Aussi, une bonne façon d'envisager le système des voies navigables est de l'interpréter comme une succession de systèmes territoriaux, chacun d'eux s'inscrivant dans un projet politique et des réalités technico-économiques historiquement marquées et qu'il s'agit de mieux cerner. Dans le cas français, l'impression de continuité provient largement de la stabilité de l'assiette territoriale de l'Etat, et malgré les changements de régimes politiques, de la grande permanence de l'encadrement administratif. Ainsi, au-delà de l'apparent continuum historique, il s'agira ici de mettre en exergue les jalons qui marquent la succession de divers systèmes territoriaux. Ceux-ci permettent en effet de mieux cerner pour chaque époque, les enjeux et les horizons politiques, économiques et techniques à l'œuvre. Ils sont de fait assez contrastés dans le rôle que le pouvoir politique entendait faire jouer à la batellerie pour les singulariser. C'est dans cette perspective qu'il faut comprendre les réalisations ou les projets - d'ailleurs rarement aboutis - qui ont été partiellement ou intégralement réemployés dans la construction des systèmes ultérieurs.

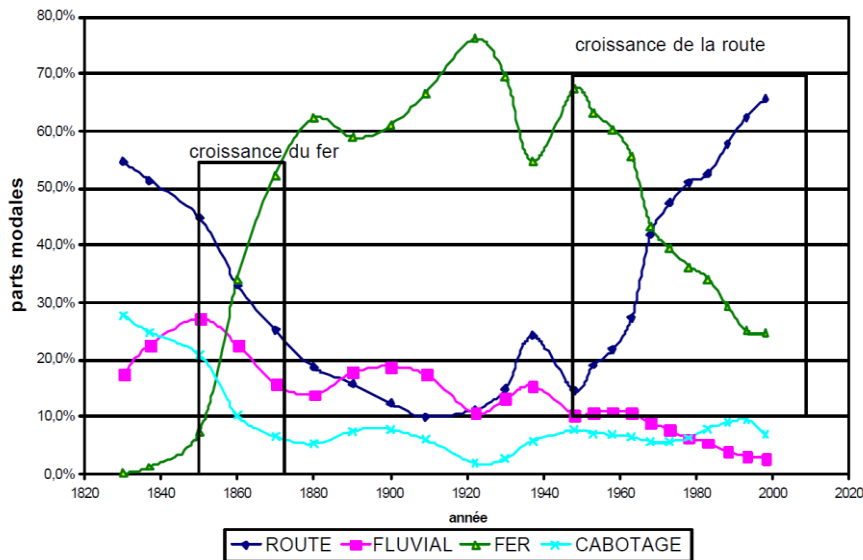
Ce travail se conçoit comme une proposition de cadrage. Il reste d'autant plus modeste dans l'originalité de ses apports qu'il peut s'appuyer sur les travaux d'historiens des techniques et des transports dont les ouvrages sont mentionnés à la fin du texte. On peut bien sûr citer ici les remarquables travaux de Bernard Lesueur, de Reed G. Geiger, de Pierre Pinon, ou d'Isabelle Backouche. La relation aux autres modes de transport est particulièrement éclairante comme le démontrent les recherches de Michèle Merger, de François Caron et de Guy Numa pour le second XIXe ainsi que de Nicolas Neiertz pour le XXe siècle. Les apports de géographes ont aussi pu être mobilisés comme ceux de Marie-Madeleine Damiens ou de Michel Vrac. Notre réflexion est donc aussi une invitation à la découverte de ces passionnants travaux qui évoquent en détail le monde des bateliers, l'ingénierie et l'économie des réseaux navigables et dont nous n'avons conservé que les grands traits. Peut-être y aurait-il un point qui mériterait d'être encore approfondi par la recherche : celui de l'histoire de l'administration du système navigable et de ses agents. Comme André Guillaume l'a fait les routes françaises (1984), il conviendrait d'éclairer par le biais de la sociologie politique et celle des administrations, la place de la voie d'eau et de ses protagonistes dans le jeu des hiérarchies d'encadrement et des tutelles ministérielles.

Une histoire de la navigation intérieure marquée par la succession de systèmes territoriaux

Une manière de définir le plus objectivement possible la succession des systèmes navigables, est de considérer le poids relatif de ce mode de transport dans l'économie nationale. Sa variabilité dessine de manière très visible les différents cycles du transport fluvial dans l'espace économique français. Malheureusement, les données statistiques disponibles permettent de remonter aux années 1830 (Sauvant, 2005), mais guère avant (Fig.1). Par contraste, le développement quantitatif des trafics est plus régulier bien que marqué par des reculs consécutifs aux deux conflits mondiaux, puisqu'il connaît une croissance quasi-continue de 2 milliards de tonnes-kilomètres (Md de tkm) en 1845 jusqu'à un pic de 12 Md de tkm au début des années 1970. Il oscille aujourd'hui autour des 8,5 Md de tkm (Lesueur, 2012).

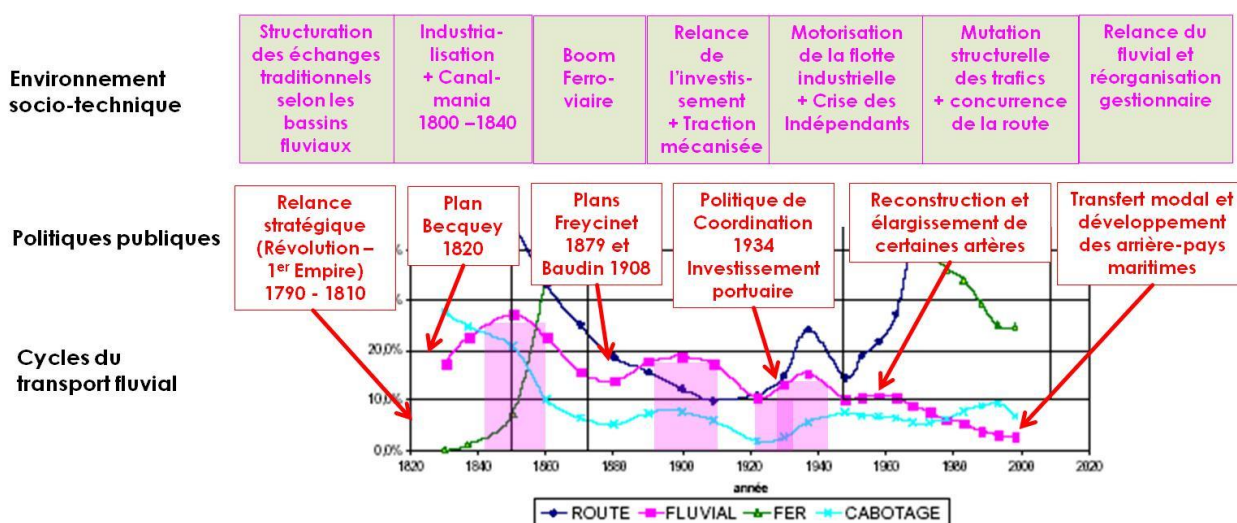
Figure 1. Evolution du partage modal du transport de marchandises en France 1830 – 2000

Source : Sauvant (2005)



La courbe de la part relative de la voie d'eau dans le transport de marchandises intérieures, si elle est tendanciellement en repli, met en évidence plusieurs maxima qui se succèdent et mettent en évidence des moments de relative recrudescence, toujours plus amortis il est vrai. Ils font suite à des politiques publiques d'investissement dans les infrastructures fluviales : 1850, 1900, 1950. A ces moments remarquables, il convient d'ajouter deux périodes antérieures : d'une part, celle d'une constitution de la navigation traditionnelle en bassins hydrographiques et d'autre part celle des premières tentatives d'interconnexion des bassins sous l'Ancien Régime. Une dernière période peut enfin être suggérée, marquée par la stabilisation des trafics et des signes de reconquête des trafics, tels qu'ils se dessinent à partir des années 2000. Ces différentes évolutions s'inscrivent elles-mêmes dans des contextes économiques plus larges particulièrement porteurs lorsque des innovations d'exploitation viennent épauler les politiques publiques favorables (Fig.2).

Figure 2. Les grandes phases de développement de la voie d'eau en France.

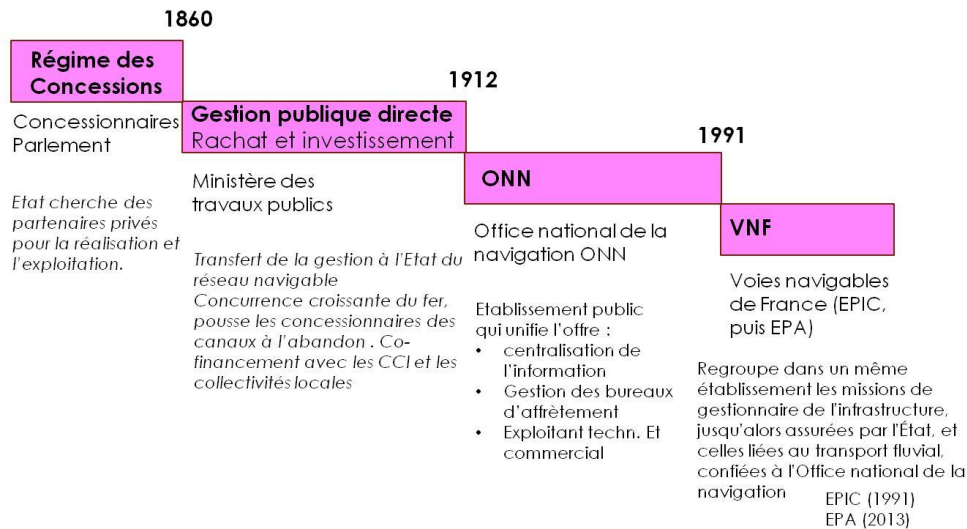


Cette première lecture nous permet de considérer six périodes historiques correspondant à des modèles territoriaux et caractérisées chacune par une relative unité de projet, sachant qu'un tel modèle doit être d'abord retenu pour son intérêt didactique. Chacune d'elle fera l'objet d'un court développement afin d'en présenter les caractéristiques :

- La logique unitaire des bassins hydrographiques (jusqu'au XVII^e siècle)
- L'interconnexion des bassins et le projet de construction d'un territoire (XVII^e et XVIII^e siècles)
- Le maillage et l'émergence du marché national (Premier XIX^e siècle)
- La concurrence structurante du chemin de fer (1850 – 1950)
- Un réseau inachevé (1950 – 2000)
- La relance européenne (1960 – 2030)

Pour compléter cette proposition de tableau synoptique du secteur, il faut mettre en regard de la périodisation politico-technique et le mode de gestion retenu par la puissance publique pour le réseau navigable (Fig.3). On peut à ce titre considérer pour la période récente quatre grands types de gouvernance où l'on passe du régime concessif dominant à la gestion publique directe, puis au sein de cette dernière, et en réponse à la recherche d'une plus grande efficacité d'exploitation, est retenue la mise en œuvre de l'Office national de la navigation (ONN) en 1912 pour la régulation de l'offre commerciale et enfin la mise en place de Voies navigables de France (VNF) en 1991. D'abord sous une forme limitée à la seule gestion de la navigation, les fonctions techniques d'entretien restant sous le contrôle des DDE. Après 2013, VNF accueille l'ensemble des opérateurs intervenant dans la gestion du système hydraulique, unifiant les opérateurs de maintenance de la voie d'eau jusque-là dispersés.

Figure 3. La succession des modes de gestion du réseau fluvial français

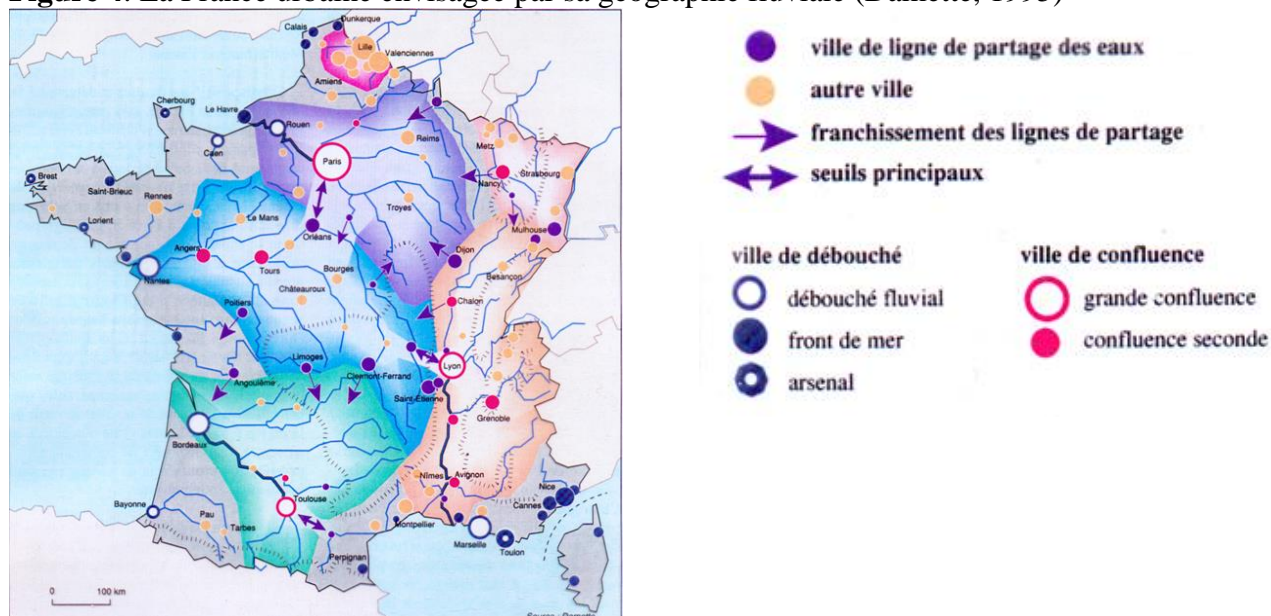


La logique unitaire des bassins hydrographiques

Les bassins fluviaux ont joué un rôle de première importance dans les échanges économiques de la France prémoderne. Ils ont constitué le cadre privilégié de structuration de communautés d'intérêt (Pradeau, 1999) qui n'ont cependant jamais constitué d'entités politiques, tout au plus des formes lâches d'organisations commerciales réticulaires. La facilité des transports de pondéreux qu'assure la voie d'eau naturelle met en relation de manière étroite les espaces productifs d'amont et d'aval pour les produits alimentaires (céréales, vin), les matériaux de construction (bois et parfois pierre). Les pratiques de navigation évoluent de manière assez distincte comme en témoignent les types d'embarcations dont le nom et la conception varient d'un bassin fluvial à l'autre. Les corporations qui en portent le dynamisme s'inscrivent pleinement dans cette partition régionale. Les trafics eux-mêmes et la navigabilité offerte se calque dans une large mesure sur un système amont-aval, même si le faible enfoncement des unités de navigation permettait de remonter très loin sur les cours d'eau, rendant accessibles des espaces qui ne seront plus desservis par la navigation moderne. Certains cours d'eau sont aussi empruntés temporairement, lors des hautes eaux pour être abandonnés aux périodes d'étiage. La pratique du flottage permet par ailleurs un usage très extensif des rivières qui assure alors un maillage relativement étendu.

Si l'on suit le géographe Félix Damette (1995), les logiques marchandes ont progressivement fait émerger des pôles majeurs aux points d'interface remarquables qui vont durablement marquer la hiérarchie du réseau urbain national. Il observe ainsi que chacun des grands bassins hydrographiques articule deux capitales d'interface : *une capitale littorale* à l'embouchure du fleuve principal ou à sa proximité immédiate et *une capitale intérieure* qui développe son attraction à un point de confluence, lui permettant d'articuler les couloirs de circulation majeurs. On, retrouve ainsi le doublet Bordeaux/Toulouse, Marseille/Lyon, Rouen puis Le Havre/Paris. Si la Loire ne déroge pas au modèle avec Nantes comme débouché maritime, elle ne permet pas l'imposition d'une capitale intérieure puissante, du fait à la fois de l'extension du cours d'eau (plus de 1000 km), de la succession de confluences partielles à Angers, à Tours et du poids singulier de Paris. La capitale a longtemps fait jouer un rôle stratégique à Orléans, comme place de commerce de transit pour des marchandises qui remontent la Loire. Aux limites du bassin navigable, des villes de commerce prospèrent en tirant parti d'une fonction de rupture de charge, tant en tête de navigation que comme point de relais dans la franchissement des lignes de partage des eaux, à l'instar de Poitiers, de Chalon-sur-Saône ou de Roanne (Fig.4).

Figure 4. La France urbaine envisagée par sa géographie fluviale (Damette, 1995)



A une échelle très locale, André Guillerme (1983) a par ailleurs magistralement montré comment, le système hydraulique a profondément modelé les logiques urbaines selon à la fois des imaginaires et des contraintes techniques liées à la fois aux fonctions productives et défensives. Il expose le cycle des *temps de l'eau* : autour du sacré dans l'Antiquité tardive (symbole religieux), de petites Venise (rappelant la puissance hydraulique de l'eau vive à l'époque médiévale), des « vapeurs » et de la puissance de macération de la ville moderne enceinte de fortification de plus en plus puissantes qui rendent l'eau stagnante à l'époque classique et enfin de l'oubli du fleuve urbain durant la période hygiéniste. Ce tournant est d'ailleurs aussi souligné par Isabelle Backouche (2000) qui montre comment la puissance publique impose sur la Seine la prédominance de la fonction de transport public sur tous les autres usages (Backouche, 2000).

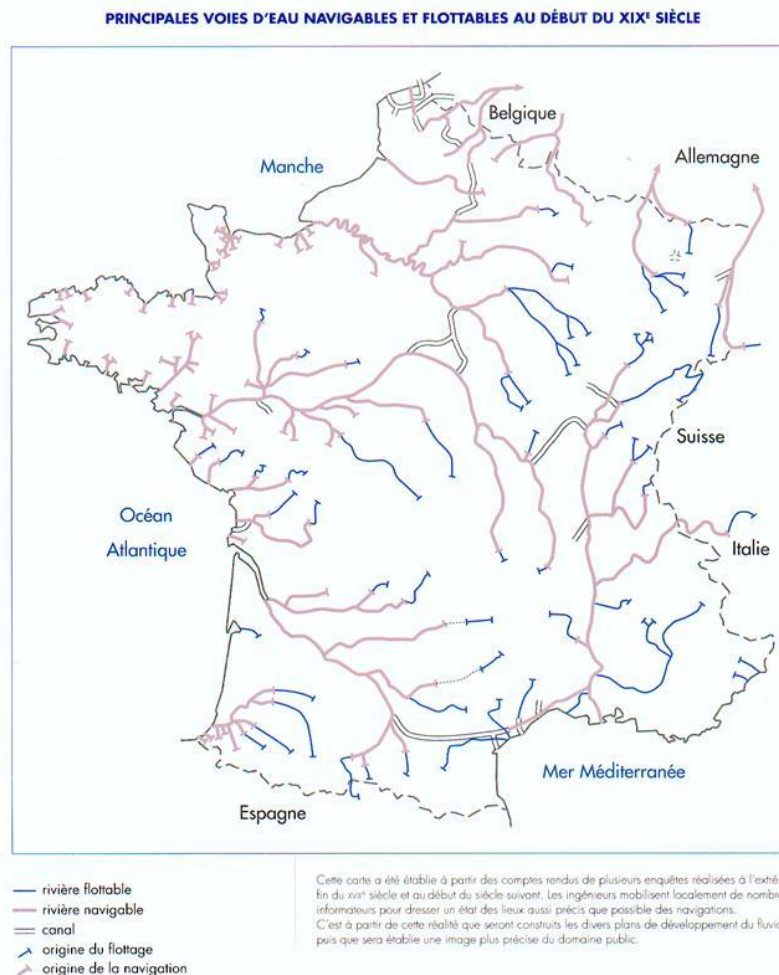
L'interconnexion des bassins et le projet de construction de l'unité territoriale

A partir du XVI^{ème} siècle, la mise au point des canaux de jonction avec des biefs de partage des eaux ouvre des perspectives nouvelles à la batellerie. Des réalisations de plus en plus audacieuses permettent d'envisager des réalisations qui dépassent le seul cadre local ou régional. Le canal de Briare (1642) et le canal d'Orléans (1687) assurent la continuité entre la Loire et la Seine. La réalisation la plus ambitieuse reste néanmoins le canal royal en Languedoc devenu à la révolution canal du Midi (1681). Entrepris par Pierre Riquet, il met en relation les « deux mers ». Le projet même de navigation intérieure présuppose d'abord la reconquête des droits féodaux de circulation que le pouvoir royal va arracher aux seigneurs péagers. Il s'agit de réinstaurer un monopole d'Etat par le patient travail des juristes de la monarchie qui fondent leur démarche sur le droit romain et le caractère éminemment public des voies d'eau. Si le droit confère la propriété éminente au souverain, les investissements et l'initiative restent privés. Les constructions de canaux sont de fait engagées aux risques et périls de l'entrepreneur sur la base de privilèges qu'accorde le pouvoir royal désormais seul détenteur de la légitimité territoriale. C'est le sens des seigneuries linéaires accordées par exemple à Sully pour le canal de Briare. Vauban est un des premiers à penser la systématisation de la mise en valeur de l'aménagement des cours d'eau pour animer le commerce et intégrer les territoires (Virol, 2008). L'idée de construction d'un maillage artificiel du système des voies navigables s'impose progressivement au cours du XVIII^{ème} siècle. Elle trouve un écho favorable auprès des physiocrates qui

y voient le moyen de remédier aux aléas locaux des récoltes par le commerce et l'unification du marché intérieur. Les premiers plans d'envergure s'appuient sur les connaissances scientifiques et techniques dont l'Etat monarchique commence à se doter à partir du milieu du XVIII^e siècle, avec la création de l'Ecole des ponts et chaussées (1748) ou l'école du génie de Metz. Ces institutions donnent à l'Etat une compétence et une légitimité technique qui ne lui seront plus contestées. Sur ce modèle, Bernard Le Sueur ne dénombre pas moins d'une dizaine de projets sous l'Ancien Régime, qui ne verront pour la plupart le jour, faute de financement, que dans la période suivante. Ainsi le canal de Bourgogne ou celui du Nivernais seront-ils ouverts sous la Révolution et l'Empire, voire mis en eaux sous la Restauration.

Cette conception intégratrice coïncide aussi avec les premières tentatives de cartographie systématique du royaume. Philippe Buache (1700 – 1773), géographe du roi, insiste sur l'importance des grands bassins hydrographiques dans l'organisation du royaume (Lagarde, 1987) et en propose même un découpage administratif qui préfigure la rationalisation « naturelle » de la Révolution (Ghiotti, 2006). Cette démarche sera poursuivie loin avant dans le siècle suivant où la géographie des bassins fluviaux continuera à occuper une place de choix dans les atlas, soulignant le poids de la voie d'eau dans les représentations de l'organisation du territoire.

Figure 5 : La navigabilité des rivières françaises avant l'ère industrielle (Arbellot et al., 1987)

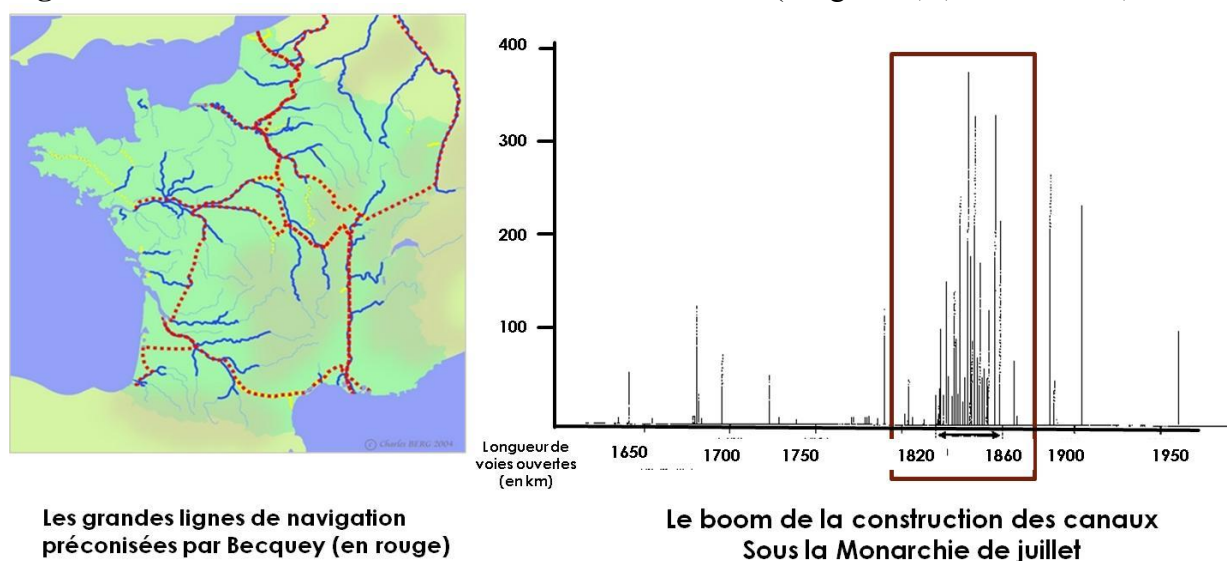


Le maillage et l'émergence du marché national

Il faut attendre la Restauration et l'ambitieux plan Becquoy de 1820, du nom du directeur général du

bureau des Ponts et Chaussées (1817-1830) pour que la politique systématique de grands travaux soit définie dans le domaine des voies navigables et engagée selon un plan intégré et centralisé. Il concernera d'abord des régions du nord-est qui entament leur industrialisation. Les débats parlementaires balançaient entre le choix d'un financement par le privé sur la base de concessions perpétuelles et la volonté de maintenir un étroit contrôle étatique et de garantir le principe d'égalité territoriale (Geiger, 1994). La faillite ou le retrait des intérêts privés contraindra finalement l'Etat à s'investir avec ses propres ressources dans le programme ou de racheter les concessions mises en faillite après 1850. L'approche guidée par une lecture économique du territoire national intensifie les prémisses posées lors de la période précédente. Il y a la fois le souhait de réaliser l'intégration effective du territoire national pour le constituer comme marché et la nécessité d'y intéresser les acteurs économiques et les financiers. Les réalisations anglaises et américaines qui se multiplient alors offrent de véritables modèles techniques dont le pouvoir français entend s'inspirer tout en préservant les spécificités politiques nationales. La Restauration marque incontestablement la période la plus active dans l'ouverture de nouvelles voies pour la navigation intérieure.

Figure 6. La structuration d'un réseau sous la Restauration (Berg 2004) (Lesueur 2014).



Si la navigabilité est de fait un instrument de construction territoriale par l'intégration, elle est aussi un outil d'imposition des frontières nationales, qu'elles soient commerciales (avec les discontinuités qu'imposent les taxes douanières unifiées par la Révolution) ou physique avec le choix d'une connexion limitée aux réseaux voisins. Enfin, le système hydraulique peut aussi très directement être instrumentalisé dans le dispositif de défense nationale. Il sert ainsi de barrière, là où le relief fait défaut sur les frontières ouvertes du Nord et de l'Est. On peut rappeler les exemples de la Flandre où les liens commerciaux le long des cours d'eau ont été contrariés par les données géopolitiques issues du partage entre les puissances européennes. C'est aussi le parti que nous retrouvons dans le choix du tracé du Canal du Rhône au Rhin dans la plaine d'Alsace. A l'implantation logique le long du Rhin, l'Etat-major a préféré une réalisation plus centrale, apte à servir de deuxième ligne de défense (Descombes, 1991). Certains aménagements locaux ont d'ailleurs une vocation toute militaire, ainsi le canal de la Bruche en Alsace a été réalisé d'abord pour acheminer les matériaux nécessaires à la construction de la puissante citadelle de Strasbourg. La faible interconnexion avec les réseaux des pays voisins impose une rupture frontalière qui décourage les échanges potentiels pour mieux inscrire ces derniers dans le cadre national.

La concurrence structurante du chemin de fer

Bien que retardé en France par les tergiversations de la puissance publique à la recherche du système d'exploitation le plus adéquat, l'avènement du chemin de fer s'impose pleinement dans les décennies 1850 – 1860. Le plan Bequey est suspendu et l'on s'interroge même sur la pertinence d'achever les travaux entrepris. Les puissantes compagnies ferroviaires raflent vite les trafics avec une offre de transport plus rapide et ubiquiste. Leur monopole territorial leur permet d'exercer un redoutable pouvoir de marché qui tend à marginaliser l'offre batelière par un habile dumping tarifaire. La coexistence originelle des années 1830-1850, lorsque les voies ferrées s'inscrivaient dans le prolongement des dessertes fluviales, a vite cédé la place à une féroce lutte pour le contrôle des échanges intérieurs, à mesure que le réseau ferroviaire s'étendait et que la puissance des locomotives se renforçait (Merger, 1990). Forts de leurs monopoles territoriaux, les puissantes compagnies ferroviaires n'ont eu de cesse d'étouffer l'offre fluviale et d'imposer une hégémonie qui sera acquise avec la Première Guerre mondiale.

Très tôt, le système de la batellerie est centré sur Paris du fait de l'importance de son marché et par sa position géographique, même si un second centre de gravité fonctionnel existe, marqué par l'interconnexion de la Loire, de la Saône et du système séquanien (Vrac, 2001). Pour renforcer la place déjà prépondérante de la capitale, un projet était de faire de Paris un port de mer, une idée défendue très tard dans le XIXème siècle et jusqu'au début du siècle dernier (Mitchell, 2005). A l'instar de Londres, il fallait faire de la capitale française qui disposait déjà d'un important potentiel fluvial et ferroviaire, l'interface naturel du pays avec les colonies et avec le monde extérieur. La croissance continue des gabarits des navires et le coût même de la réalisation aura finalement eu raison de telles ambitions.

Dans le dernier tiers du XIXème siècle, la discussion de la place de la voie d'eau a suscité un vif débat politique et théorique (Caron, 1997). Les tenants des deux modes, les *navigabilistes* et les *ferristes* s'opposaient entre eux avec virulence. Par ailleurs la position des *unicistes* « qui concevaient la concurrence entre le rail et la voie d'eau comme une rivalité ruineuse et inutile » critiquaient les *dualistes* qui considéraient les deux techniques comme foncièrement complémentaires (Numa, 2013). Seule l'intervention de l'Etat a permis de rééquilibrer la situation au profit des voies navigables, d'abord par le plan Freycinet de 1877. L'essentiel de l'effort portait, il faut le rappeler, sur l'extension du réseau ferroviaire local, la voie d'eau servait essentiellement d'ajustement pour maintenir la concurrence face aux monopoles des grandes compagnies. Faute de financement, le plan est interrompu en 1884 mais sera repris en 1903 par son successeur au ministère des travaux publics Pierre Baudin. Dans la mémoire collective, Charles de Saulces de Freycinet (1828-1923) est ainsi associé au monde fluvial par les normes régissant les écluses qui détermineront la dimension maximale des unités qui les franchissent.

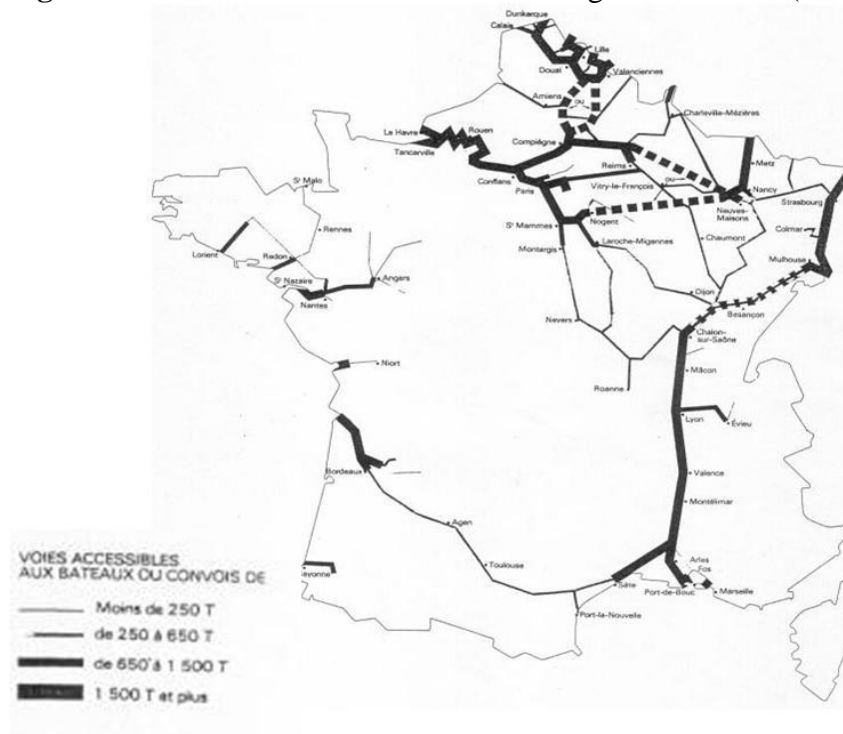
S'il crée relativement peu de canaux, le plan Freycinet redimensionne efficacement le système de navigation existant qu'il articule plus étroitement aux ports maritimes. Dès le début des années 1880, une période de crise économique où les budgets de l'Etat interdisent la réalisation complète du projet. Surdimensionné, le projet souffrait par ailleurs d'un saupoudrage de moyens et de mises en chantier à caractère trop souvent électoraliste. Contre toute attente, les investissements fluviaux vont porter leurs fruits en termes de trafics, puisque la part modale de la voie d'eau regagne en importance. Ce regain s'explique dans la mesure où les investissements publics se conjuguent avec la traction à vapeur pour le touage puis l'installation de petits chemins de fer électriques pour le halage des trains de péniches. La création en 1912 de l'Office national de la navigation (ONN), assure une organisation plus efficace de l'offre batelière.

Le réseau inachevé

Les effets de la Première Guerre mondiale sont très nets. Les tonnages chutent alors que les régions charbonnières et mouillées du Nord et de Lorraine sont traversées par la ligne de front. La reconquête des années 1920 et 1930 relève alors d'une part d'un effet de rattrapage, mais peut aussi compter sur la motorisation d'une partie croissante de la flotte industrielle. Le contexte politique est aussi plus ouvertement favorable au fluvial. 1934 marque le début de politique de coordination des transports qui va partager et organiser l'offre de transport permettant à la voie d'eau de desserrer l'étau ferroviaire. Les années 1930 marquent aussi un investissement remarquable dans la modernisation des installations portuaires. C'est le cas à Paris avec le développement des ports de Gennevilliers (1931) et de Bonneuil (1917 et 1930) pour désengorger les installations sous-dimensionnées du centre, mais aussi à Lyon avec l'extension de port Rambaud - aujourd'hui disparu (1929 - 1953). Toujours à Lyon est créé le port Edouard Herriot en 1935. A Strasbourg l'investissement public double la capacité portuaire dans les années 1920. Certaines réalisations qui sont programmées à l'époque ne seront finalisées qu'après 1945. Ainsi le port de Lille ou l'ouverture du canal du Nord en 1960. Ce sont là des réalisations importantes sur lesquelles le trafic fluvial s'appuie encore largement. Toutefois, les inaugurations tardives sont alors insuffisamment remaniées et s'avèreront pour certaines vite sous-dimensionnées ou obsolètes dès leur mise en service.

Après 1945, on note toutefois que les aménagements sont conçus dans une portée plus régionale, en lien direct avec les débouchés maritimes et industriels, précipitant la fonction de transit. Les nouvelles réalisations ne cherchent plus la connectivité nationale. On peut citer l'achèvement du Grand Canal d'Alsace (1928 - 1961), l'aménagement du Rhône après 1934 (plus pour l'hydro-électricité que pour son potentiel de transport), la canalisation de la Moselle (entre 1930 et son achèvement en 1964) qui négociée avec la République fédérale d'Allemagne inscrit déjà cette dernière réalisation dans une dimension européenne. L'ouverture du canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes en 1972 après 20 ans de travaux est la dernière réalisation significative. Les projets de liaisons interbassins à grand gabarit sont projetés mais aucun n'a abouti. Aussi, l'abandon en 1997 de la liaison Rhin-Rhône semble entériner le principe d'un réseau durablement non-connectif (Fig.7).

Figure 7. Le schéma directeur des voies navigables de 1984 (DATAR)



La relance européenne

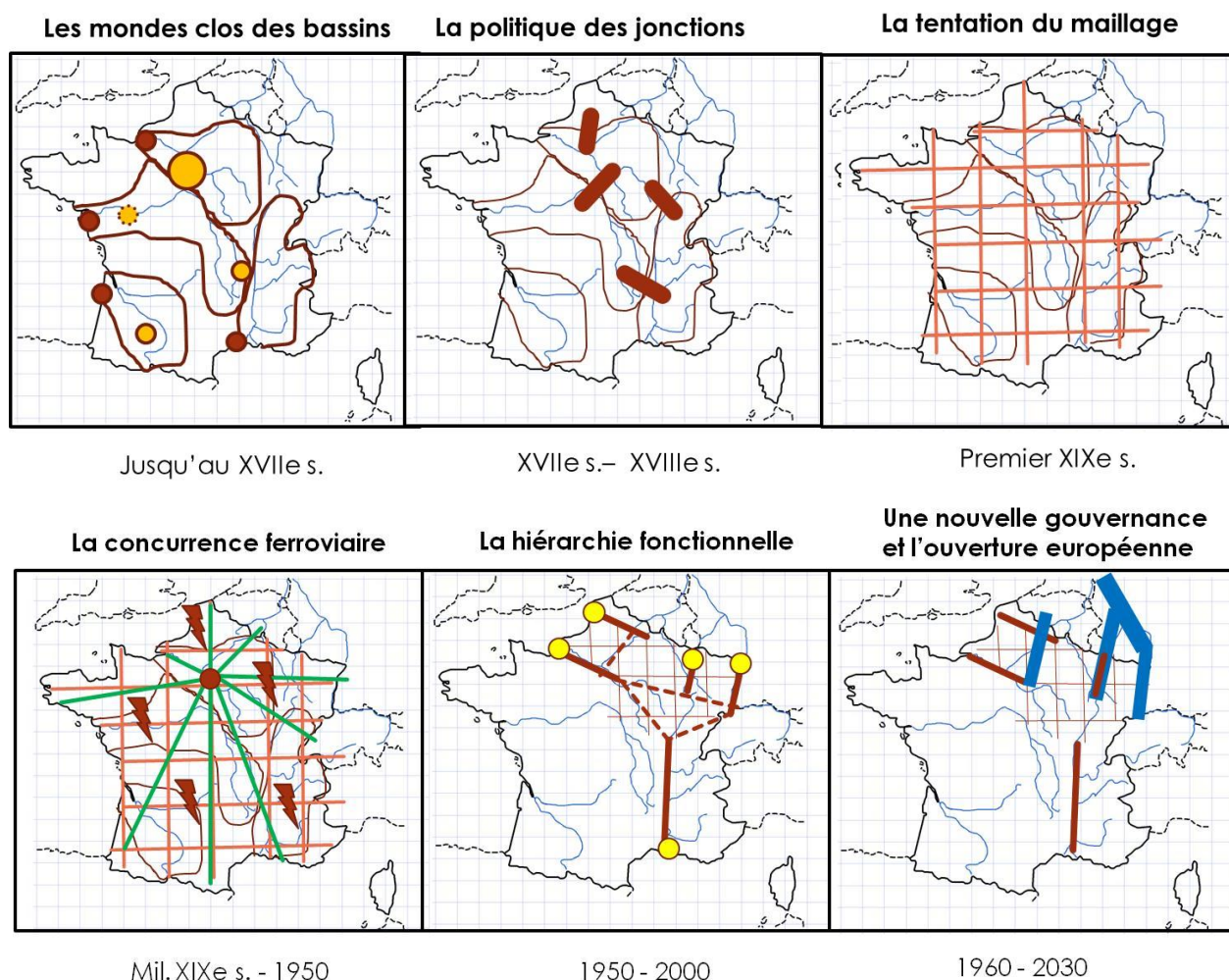
Les années 1970 marquent un recul significatif de la part relative de la voie d'eau. L'évolution défavorable résulte de la mutation des activités des industries lourdes issues de la première révolution industrielle, principales clientes de la batellerie. La crise rythme les fermetures des charbonnages de l'Est et du Nord. Le glissement de la sidérurgie vers le littoral amène le démantèlement des hauts-fourneaux intérieurs. Enfin, la substitution des centrales thermiques au charbon est la conséquence directe de la montée en puissance du plan nucléaire entre 1975 et 1985. Avec la disparition de la demande, c'est l'ensemble de la profession batelière qui est désorientée et désormais marquée par surcapacité structurelle de l'offre. Les aides nationales et européennes au déchirage tentent d'atténuer les effets de ce profond bouleversement. En termes de financement d'infrastructures de transport, les priorités gouvernementales sont à cette époque massivement tournées vers la route, puis la grande vitesse ferroviaire prendra le relais au milieu des années 1980. La voie d'eau est en sursis et directement menacée par la dégradation constante de ses installations. Il faut attendre le début des années 1990 pour que le sous-investissement chronique soit très partiellement levé. La création de VNF en 1991 est l'occasion de hiérarchiser les infrastructures entre le réseau magistral et le réseau secondaire. Les infrastructures déclassées trouvent un nouvel usage dans les activités de loisir et le tourisme, même si la pérennité de leur entretien n'est désormais plus assurée. Les collectivités régionales ont toutes refusé de prendre en charge une telle charge financière, comme l'atteste le refus du transfert de compétence un temps envisagé par le Conseil régional de Bourgogne. La nouvelle réalité conduit à un effet de concentration accrue sur les artères maîtresses du grand gabarit renforçant le lien privilégié avec les débouchés maritimes. Le développement tardif mais réel des navettes conteneurs donne une nouvelle visibilité au mode fluvial et l'inscrivent dans une dynamique vertueuse.

Aujourd'hui, le retour en grâce très relatif de la voie d'eau se traduit par le projet de la mise à grand gabarit de l'itinéraire Seine-Escaut avec un ouvrage important, le Canal Seine-Nord sur une centaine de kilomètres. Cette réalisation doit permettre d'ouvrir l'offre française au réseau d'Europe central et d'assurer une nouvelle dynamique de l'offre. L'enjeu s'inscrit dans une perspective doublement européenne, tant pour les trafics et les acteurs que l'on souhaite plus internationaux, que pour les sources de financement. En effet, la Commission européenne se propose de prendre en charge 40% de l'investissement au titre des réseaux de transport transeuropéens (RTE-T). L'intégration européenne assigne donc une nouvelle échelle et constitue des horizons euro-régionaux en rupture avec des logiques qui étaient, jusqu'à présent exclusivement nationales.

Conclusion : la succession de 6 modèles territoriaux

L'analyse du temps long des voies navigables n'est pleinement opérationnelle qu'en distinguant la succession de systèmes territoriaux. Nous avons ainsi retenu six moments qui articulent chacun de manière spécifique un potentiel sociotechnique, un horizon politique et une réalité économique donnée : le monde clos des bassins fluviaux, la politique des jonctions, la tentation de maillage national, les effets structurants de la concurrence ferroviaire, la hiérarchie fonctionnelle et enfin l'ouverture européenne (Fig. 8). Dans leur historicité même, certains éléments sont assimilés et repris dans la phase ultérieure avec des transformations plus ou moins importantes. D'autres éléments du réseau qui ne sont pas mobilisés témoignent dans leur structure d'un état antérieur de la réalité territoriale tout en poursuivant, en partie du moins, à fonctionner comme élément secondaire d'un réseau qui résulte bien de la sédimentation plus ou moins remaniée de ses états antérieurs.

Figure 8. Les 6 modèles territoriaux de la voie fluviale



Bibliographie

- ARBELLOT Guy, LEPETIT Bernard, BERTRAND Jacques (1987), **Atlas de la Révolution française**, Tome I : Routes et communications, Éditions de EHESS, 92 p.
- BACKOUCHE Isabelle (2000), **La trace du fleuve, La Seine et Paris (1750-1850)**, Paris, Éd. EHESS.
- BERG Charles (2009), **Histoire & Patrimoine des Rivières & Canaux**, site internet, http://projetbabel.org/fluviat/presentation_cb.htm
- BERNARDET Maurice et FREMONT Antoine (Dir.), **Fleuves et territoires**, Institut de Recherche du Val de Saône-Mâconnais, 2013, 419 p.
- BEYER Antoine (2015), « Rail – Voie d'eau, une combinaison contre-nature ? La desserte ferroviaire des ports franciliens et ses développements potentiels », [Revue d'Économie Régionale & Urbaine](#), 4 Octobre, pp. 695 à 718.
- CARON, François (1997 & 2005), **Histoire des chemins de fer en France**, tome 1 et 2, Fayard, Paris.
- DAMETTE Félix (1995), **La France en villes**, La documentation française/DATAR, Paris.
- DAMIENS Marie-Madeleine (1999), **Transport et logistique fluviaux**.
- DESCOMBES R. (1991), **Canaux et batellerie en Alsace. Histoire et anecdotes**, Le Verger Editeur, Strasbourg, 189 p.
- GEIGER R.G. (1994), **Planning the French Canals. Politics and Enterprise under the Restauration**. University of Delaware Press, Toronto.
- GHIOTTI Stéphane (2006), « Les Territoires de l'eau et la décentralisation. La gouvernance de bassin versant

ou les limites d'une évidence », **Développement durable et territoires** [En ligne], 6/2006, mis en ligne le 10 février 2006, consulté le 15 janvier 2016.

GUILLERME André (1983), **Les temps de l'eau**. (1984) **Corps à corps sur la route**

GUILLERME André (1984), **Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services du XIXe siècle**, Presses de l'ENPC, Paris, 172 p.

LAGARDE Lucie (1987), « Philippe Buache ou le premier géographe français (1700 – 1773 », in **Mappemonde** 87/2, pp. 6-30.

LESUEUR Bernard (2012), **Navigations intérieures. Histoire de la batellerie**. (2015) **Le domaine public des rivières et canaux**, 240 p.

LESUEUR Bernard (1996), **La grande batellerie. 150 ans d'histoire de la Compagnie Générale de Navigation XIXe – XXe siècles**, Musée de la Batellerie, Conflans-Ste-Honorine.

MERGER Michèle (1980), **La politique de la Troisième République en matière de navigation intérieure. 1870- 1914**. Thèse de 3e cycle. Paris IV.

MERGER Michèle (1990), « La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914, **Histoire, Economie et Société**, 1.1990, pp. 65-94.

MIQUEL Pierre (1994) **Histoire des canaux, fleuves et rivières**.

MITCHELL Allan (2005), « Paris, port de mer », in **Rêves parisiens. L'échec de projets de transport public en France au XIXe siècle**, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 139 p.

NEIERTZ Nicolas (1999), **La coordination des transports en France: De 1918 à nos jours**,

NUMA Guy, **Réglementations et concurrence dans les chemins de fer français (1823 – 1914)**, Classique Garnier, 2013, 332 p.

PINON Pierre (1989), **Un canal – des canaux / (1996) Canaux, rivière des hommes**.

PRADEAU C., « Réseaux hydrographiques et organisation de l'espace », in *L'information géographique*, n°1, 1999, pp. 3 – 9.

VAUBAN Sébastien (2007), « Navigation des rivières » et « Projet de navigation d'une partie des places des Flandres à la mer », in **Les oisivetés de Monsieur de Vauban ou ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets**, Edition établie sous la direction de Michèle Virol, Champ Vallon, 1721 p.

VIROL Michèle (2008), « La rivière, une voie royale pour Vauban », in **Pour Mémoire**, n°4 printemps 2008, pp. 69 – 79.

VRAC Michel, **France radiale contre France transversale ? : Regards croisés sur la constitution du réseau ferré français**, Thèse de géographie, Université Paris-Sorbonne, 2001.