

Éléments d'analyse du transport sur le canal des deux mers

Pour me présenter :

Jean-Marc Samuel, gérant de la Société FRETSSUD, transporteur fluvial, membre de la CNBA, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale.. J'ai aussi fait et je fais encore de la menuiserie et des aménagements sur les bateaux. Je navigue sur le canal du midi avec le Willy depuis 1998 et depuis 2000 avec le Tourmente, deux péniches qui ont fait du fret sur le canal du Midi.

Le Tourmente participe au festival Convivencia depuis 10 ans qui nous a amené de Valence d'Agen à Port St Louis du Rhône, nous avons aussi fait la promotion et le transport de vin vers Bordeaux et Lyon, et nous travaillons depuis quelques années maintenant à des projets de transport sur le réseau Sud Ouest.

Je suis d'autre part membre de l'ATUVE, qui regroupe une quarantaine de bateaux, navigants, stationnaires, professionnels ou bateaux logements, sur la région Toulousaine mais aussi dans d'autres secteurs du canal. En tant qu'habitant du canal, je suis sensible aussi aux problèmes rencontrés par les personnes désireuses de vivre sur un bateau.

Introduction

Alors que le Grenelle de l'environnement prévoit d'augmenter la part du transport non routier de 14% à 25%, où la prise en compte des coûts externes supportés par la collectivité imputés aux différents modes de transport posera la question de l'utilisation de moyens plus respectueux de l'environnement que la route, il est opportun de faire un point sur la situation sur le canal des Deux Mers.

1 - Rappel historique

Pour mieux appréhender la problématique transport sur le réseau Sud Ouest, rappelons quelques données sur ce qu'il a été avant les derniers voyages de fret, en 1989 sur le canal du Midi et en 2001 sur le canal latéral.

Le transport sur le canal a existé pendant 300 ans, faisant la richesse de ses propriétaires et favorisant les échanges entre Atlantique et Méditerranée. Il a subi une première crise en 1851 quand celui-ci a été concédé à la Compagnie des Chemins de Fers du Midi, dont le but était bien sur de développer le fret ferroviaire et non d'encourager la voie fluviale. Le trafic a chuté de moitié entre 1851 et 1896.

A l'époque de la standardisation des écluses au gabarit Freycinet à la fin du XIXème siècle, le canal du midi reste en marge de la modernisation des canaux français et garde son gabarit originel. Il faudra attendre les années 70 pour voir l'allongement des écluses sur le latéral à la Garonne, ce qui permettra à des mariniers de maintenir leur activité avec des 38m plus longtemps que sur la partie canal du Midi. Le XXème siècle verra l'arrivée des compagnies de transport, au côté de la batellerie artisanale.

Il y a eu plus de 200 bateaux naviguant sur le canal, transportant blé, vins, hydrocarbures, sel, pâte à papier, et toutes sortes d'autres marchandises.

Le pic du transport au XXème siècle se situe en 1970. C'était il y a 40 ans, on peut dire : hier.

En 1980, il y avait encore 45 bateaux de 38,50 m, 22 bateaux de 29,50 m et 10 bateaux de vin en vrac

Le dernier voyage du Bacchus a eu lieu en 1989.

On a vu ainsi s'écrouler et disparaître la batellerie en à peine plus d'une décennie.

2 – vers la fin du transport sur le canal.

➤ Pourquoi le transport fluvial a-t-il disparu?

Les mariniers disent qu'on les a assassinés, ce qui en dit long sur le traumatisme subi par des centaines de personnes. Mais sortons de l'affectif et du drame familial. La gestion des entreprises en flux tendu, les avantages apportés par une plus grande flexibilité des camions mais surtout en amont le choix des politiques publiques de l'État de se détourner du transport fluvial (arrêt du rallongement des écluses, primes au déchirage, développement du réseau autoroutier) sont les principales raisons du déclin puis de l'arrêt de l'activité transport dans le Sud Ouest.

➤ Après la fin de l'activité transport

Depuis l'arrêt du Bacchus en 1989, les tentatives de relance de l'activité se sont succédées sans interruption :

Poteaux en béton à recycler, céréales entre la Jonction et Port la Nouvelle, déchets du bâtiment sur la Garonne, tuiles entre Toulouse

et Arles, déchets entre LALANDE et Montech, pièces pour plates formes pétrolières entre Béziers et Agde : voilà une liste non exhaustive de ce qu'on a voulu transporter par bateau sur le canal des Deux Mers.

Il y a moins d'un an, il a été proposé de transporter les remblais nécessaires à la réalisation de l'échangeur de Montgiscard par l'eau, mais la route a été retenue.

En ce qui nous concerne, EDF a pris contact avec nous pour transporter un transformateur entre Bordeaux et Narbonne en partenariat avec Port la Nouvelle, la DRIMM à Montech pour faire des voyages à destination de Salaise sur le Rhône, Arjowiggins (premier producteur de papier recyclé d'Europe) pour la collecte et le transport de papier à recycler, Bessac pour emmener un tunnelier entre St Jory et Dunkerque.

Je ne cite pas les nombreux chargeurs qui nous ont contactés, par le biais de La CNBA qui communique nos coordonnées aux entreprises qui la sollicitent régulièrement pour étudier les possibilités du fluvial.

Plus révélateur, les transporteurs routiers cherchent aussi à intégrer le transport fluvial dans leur chaîne logistique et s'intéressent à notre société. Ainsi, les transports COURCELLE se sont déplacés depuis Toulouse jusque dans l'Aude pour nous rencontrer et lancer les discussions.

En 2001, lors d'une première réunion à VNF, il nous a été dit que nous arrivions 20 ans trop tard, ce à quoi j'avais répondu qu'en fait nous étions 10 ans en avance.

J'en reste convaincu aujourd'hui, au regard des mutations économiques et d'un contexte de forte sensibilisation environnementale.

3- Conditions techniques du transport fluvial aujourd'hui.

Une réflexion sur le transport appliquée au canal des Deux Mers nous amène à séparer le cas du Latéral à la Garonne de celui du Canal du Midi.

- Le gabarit du Latéral permet le passage de bateau de 40 m par 5,80, ce qui a intéressé entre autres un transporteur hollandais, et a permis d'envisager le transport de conteneurs. Il y a bien sur l'Airbus qui emprunte la Garonne jusqu'à Langon, et des études pour le transport du mâchefer, ainsi que des DIB.

⇒ **C'est donc un gabarit attractif pour de réelles possibilités commerciales.**

- Sur le Midi, une contrainte plus lourde : un gabarit réduit à 30 mètres, beaucoup d'écluses pour des temps de navigation longs, rendent la compétitivité difficile avec les camions.

Malgré tout, des niches à explorer et aussi une étude à effectuer pour de gros volumes pouvant être transférés théoriquement sur le canal : par exemple une partie des 400 000 tonnes de céréales qui partent du Lauragais à destination de Port la Nouvelle.

4- Éléments de diagnostic du contexte politique et économique du transport fluvial

➤ **Un nouveau changement de politique**

Aujourd'hui nous avons la satisfaction de constater une volonté politique affichée d'encouragement au transport fluvial, tant au niveau national qu'au niveau européen : le programme Marco Polo II, le projet INLANAV, les aides accordées par VNF pour favoriser le report des marchandises vers la voie d'eau.

➤ **Une opinion publique concernée**

On ne peut pas non plus rester sourd aux questions des citoyens qui expriment une forte interrogation et une incompréhension sur les raisons de l'absence de transport de marchandises sur le canal des Deux Mers.

➤ les filières en demande

- Les chargeurs sont en attente de propositions concrètes, attractives et volontaires pour anticiper sur un avenir où la collectivité ne voudra plus supporter les coûts externes générés par le transport routier.
- Les transporteurs routiers savent que dans quelques années on aura recours à d'autres modes de transport pour les trajets supérieurs à 250 km, et veulent investir dans le multimodal.

-

Pourquoi est-il si difficile de faire vivre une entreprise de transport sur le canal des Deux Mers?

Au temps du commerce il y a 30 ans, les conditions de navigation étaient celles-ci :

- 180 tonnes transportées par bateau, soit l'équivalent de 7 semi-remorques
- 3 jours pour faire Toulouse-Sète
- 5 semaines de chômage
- des infrastructures et des ports pour charger et décharger, des entreprises, des entrepôts et des silos au bord du canal.

Dans ces conditions, la compétitivité avec la route est envisageable.

Techniquement :

- Un canal envasé qui permet au mieux un chargement à 140 tonnes,
- Une amplitude de navigation journalière en haute saison réduite de 2 heures, et de 4 heures en basse saison,
- Une impossibilité de relier Bordeaux à Sète pendant 4 mois sauf une fenêtre de 2 semaines entre la fin décembre et début janvier,
- La perte du savoir faire des éclusiers et une automatisation qui rallongent le temps de passage aux écluses (il faut préciser que nous passons 30 écluses par jour, et une ou deux minutes perdues par écluse cela signifie une demi-journée de perdue sur un voyage Toulouse-Sète).
-

Globalement :

- Aucun investissement,
- Aucune démarche en faveur du transport.
- Et une politique exclusivement touristique pour une vocation unique du canal.

Les transporteurs fluviaux et leurs réseaux économiques désireux de travailler sur le réseau fluvial du sud ouest doivent assumer seuls ce qui en principe incombe aux collectivités.

5 - Arguments en faveur du retour du transport :

➤ Dangers et limites du tourisme :

Sur 450 km de canal, le seul secteur vraiment occupé par le tourisme se situe entre Carcassonne et Agde, avec :

Des dérives nuisibles dues à une surpopulation touristique, transforment le canal en sorte de Riquetland et détruisent un patrimoine et son image, mettant en cause son inscription UNESCO.

Sur le reste du canal, mis à part quelques secteurs, le canal est trop peu fréquenté, ce qui justifie la suppression des éclusiers et l'allongement d'année en année des périodes de chômage.

➤ Diversification de la navigation pour une sauvegarde du canal :

Attirer de nouvelles activités sur le canal, pour maintenir une navigation toute l'année, permettrait de maintenir le canal en état, de garder un bon niveau de service, et de justifier son entretien dans son intégralité.

Pour les régions traversées, cela permettrait de ralentir l'augmentation du trafic routier, objectif annoncé des politiques publiques de transport de la Communauté Européenne.

L'axe Atlantique Méditerranée supporte un flux de marchandise suffisamment important pour se poser la question du transfert partiel de marchandises sur la voie d'eau.

On est dans une démarche de développement durable et de réduction de gaz à effet de serre, qui mérite d'être soutenue par les collectivités locales, nationales et européennes.

Mais pour finir le plus inquiétant pour l'avenir du canal est la maladie qui attaque les plantations le long du canal. Le chancre coloré fait des ravages, et selon la plus grande probabilité nous allons assister à l'abattage de tous les platanes. Cela signifie la mort du canal d'un point de vue du développement touristique. La circulation diversifiée au-delà d'une seule navigation touristique sur le canal donnerait un sens économique et patrimonial aux investissements nécessaires à son entretien.

Préconisations et conclusion

Actuellement et à mon grand regret, dans les réflexions sur l'avenir du canal, on oublie l'essentiel :

Le canal est une voie de communication, qui permet de relier de nombreux territoires et villes, Bordeaux à Toulouse, Sète, Arles, Lyon ou Dunkerque, et au-delà l'Europe entière.

On oublie que les décisions prises localement pour son aménagement ont souvent un impact négatif sur la navigation globale.

Il est primordial de considérer le canal dans son intégrité et d'ouvrir la réflexion d'un point de vue des intérêts locaux à un intérêt général.

Il est d'actualité de revoir le canal à travers le prisme du patrimoine et du développement économique des territoires.

Ce qui est à craindre actuellement est que l'on transforme le canal en zone commerciale, avec parking et services, afin de créer une demande et vendre simplement des anneaux, de l'eau et de l'électricité, au détriment d'autres formes de vie.

Pour lui donner un avenir adapté à notre temps, il est enfin nécessaire de rendre possible le développement d'un ensemble d'activités sur le Canal.

Et donc il est une nécessité de laisser **la possibilité** à des bateaux de transport de travailler sur le canal des Deux Mers.

Pour cela, il n'est pas nécessaire d'avoir recours à des investissements coûteux. Il suffit de :

- garder un service optimum sur le terrain avec des écluses qui fonctionnent efficacement, avec ou sans éclusier,
- laisser un chenal libre
- conserver une gestion globale du canal entre Bordeaux et Sète,
- revenir à une durée raisonnable du chômage (comme c'était le cas jusqu'en 2003).

Engageons les Régions à remettre cette question au cœur de leurs politiques et choisissent de redévelopper le transport le plus économique, le plus sûr, et le plus écologique.

Elles valoriseraient l'œuvre que nous a laissé Pierre Paul Riquet, célébré cette année à Toulouse, par un rassemblement de ces péniches, toujours présentes tout au long du canal, patrimoine flottant du canal du Midi.