

Strasbourg, le 31 août 1999

CM/HS

**Monsieur Jean-Marc DEPLAIX**  
**Professeur à l'Ecole Supérieure des**  
**Transports**  
**Délégué Général de l'AFTM**

**206, Bld Pereire**

**75017 - PARIS**

Cher Monsieur,

C'est toujours avec beaucoup d'intérêt que j'ai pris connaissance de vos efforts pour promouvoir le transport fluvial. Contrairement au simple énoncé, souvent incantatoire, des avantages de ce mode, prix compétitifs, faible consommation d'énergie, respect de l'environnement, vous avez cerné l'ensemble des problèmes aussi bien au niveau des infrastructures et de leur gestion qu'en ce qui concerne l'optimisation de l'exploitation du matériel fluvial.

Vos réflexions vous ont conduit à imaginer une solution originale pour permettre aux bateaux de franchir des dénivelés - *l'onde bleue* - dont une application dérivée - *la demie onde bleue* - est susceptible d'améliorer sensiblement la charge utile des bateaux sur des voies d'eau existantes.

Je pense que l'étude de faisabilité de ces innovations et la réalisation grandeur nature, à titre expérimental, sur des tronçons bien choisis, méritent d'être engagés. En effet, ces innovations présentent à mes yeux les avantages suivants :

1. **L'onde bleue**, appliquée au grand gabarit, est une réponse aux critiques, pas totalement infondées, formulées contre les projets de liaison fluviale interbassins :

- sur le plan infrastructurel, emprise s'intégrant mal dans le paysage ;
- sur le plan de l'exploitation, temps de trajet considérablement allongé par le passage des écluses.

Sur le premier point, l'onde bleue, tout en collant mieux au relief naturel, doit permettre un abaissement des investissements par une production en série des portes standardisées, alors que la solution classique avec écluses ne permet vraisemblablement une standardisation des écluses, et donc une production en série de leurs parties mécaniques, qu'au prix de travaux de terrassement, perturbant gravement le milieu naturel.

Sur le plan de l'exploitation, la compétitivité du transport fluvial qui, compte tenu des charges fixes d'un bateau, est directement fonction de la durée des voyages, ne peut qu'être améliorée par le franchissement de dénivelés "au fil de l'eau", sans perte de temps pour des déplacements verticaux dans des écluses. Dans la fable de la Fontaine, la tortue, lente par nature, a gagné, car, contrairement au lièvre, à la pointe de vitesse impressionnante, elle ne s'arrêtait pas en cours de route ; le bateau ne peut compenser sa vitesse relativement faible par rapport aux modes concurrents qu'en naviguant jour et nuit, dimanche et jours fériés ; ce mode d'exploitation, qui ne dépend que du batelier sur un fleuve à courant libre, ne peut être pratiqué sur une voie d'eau aménagée que si les ouvrages sont eux-mêmes en exploitation continue ; celle-ci peut se révéler onéreuse, quand une voie d'eau est en montée de puissance de trafic en raison des charges de personnel éclusier, alors que l'onde bleue de par son automatisation ne devrait pas engendrer de surcoût important pour une exploitation continue.

2. La demi onde bleue est incontestablement une idée intéressante pour améliorer les performances du réseau Freycinet. La réalisation sur certains ouvrages bien identifiés permettrait de tester en grandeur nature et à une échelle encore réduite par rapport au grand gabarit un certain nombre de paramètres tels que l'automatisation des manoeuvres des portes, leur conception générale et le mécanisme des manoeuvres, leur étanchéité, etc., etc.

Un des handicaps de la voie d'eau est son réseau à mailles très larges par rapport aux modes concurrents ; la France n'a, à vrai dire, et pour longtemps encore, pas de réseaux à grand gabarit, mais a la chance de disposer d'un véritable réseau Freycinet dont le maillage est relativement dense, du moins au Nord de la Loire.

Considérer un canal Freycinet au mieux comme un feeder vers une voie à grand gabarit est certainement trop réducteur par rapport à ses potentialités. Tous les flux de marchandises ne sont pas massifiables à 1.000 t et plus ; après les campagnes de déchirage européen de 1989 à 1999, qui ont porté surtout sur des petites unités (moins de 900 t), certains signes du marché européen montrent que ce type de cale commence à faire défaut ; de même qu'une péniche refusera de transporter un lot de 50 t, de même un bateau de 2.500 t rechignera à embarquer un lot unique de 250 t.

Augmenter le port en lourd praticable dans l'emprise Freycinet et faire circuler sur ce réseau amélioré des bateaux capables d'en profiter et dotés d'organes de propulsion et de gouverne leur permettant de naviguer à des vitesses convenables sur des voies à grand gabarit, représentent incontestablement une chance pour le mode fluvial de conquérir de nouveaux marchés.

En conclusion, le transport fluvial, en raison du faible nombre d'emplois qu'il génère du fait même de sa grande productivité, n'a guère de poids politique et continue dans l'opinion publique d'être marqué par une image passiste qu'aucune innovation technologique majeure, telle que le TGV pour le rail, n'arrive à améliorer. Pour beaucoup, l'écluse est vicille comme le monde et quelques ouvrages isolés sortant de l'ordinaire, tels que les ascenseurs ou les plans inclinés, n'ont pas réussi à redorer le blason.

Pour la nécessaire modernisation de l'image du transport fluvial, pour le faire reconnaître comme mode majeur par les décideurs politiques, l'opinion publique, mais aussi et surtout les chargeurs, l'onde bleue est une démarche innovante particulièrement bienvenue, si sa faisabilité technique et son intérêt économique tant au niveau de l'investissement que de l'exploitation se confirme.

En souhaitant que vos idées rencontrent l'écho qu'elles méritent auprès des décideurs, je vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'expression de mes meilleures salutations.



**C. MEISTERMANN**