

Oise

l'évolution du transport sur l'Oise canalisée entre Compiègne et Conflans de 1881 à 1989

Mémoire d'Histoire Contemporaine - Paris X Nanterre - 1989 du genre : "chivaliers-paysans du lac de Paladru en l'an 1000"

I. L'OISE ■

Présentation géographique et historique du réseau

II. EVOLUTION DU TRAFIC ■

A. Les archives :

1. Evolution du parc fluvial
 2. Evolution du tonnage par unité
 3. Evolution des modes de propulsion
- #### **B. Evolution de la flotte de navigation intérieure**

III. LES PORTS ET LE TRAFIC DES MARCHANDISES ■

1. Les ports
2. Les marchandises
3. L'évolution du trafic sur l'Oise

IV. COMPETITIVITE DE LA VOIE D'EAU COMME MODE DE TRANSPORT ■

Les problèmes de coûts

CONCLUSION ■

AVENIR DE L'OISE DANS LA PERSPECTIVE EUROPEENNE

Le pourquoi de ce mémoire ?

Le transport fluvial des marchandises tend à être de plus en plus laissé pour compte par les " décideurs " (États, chefs d'entreprise). On lui préfère le tube (pipe line), le rail et surtout la route. Cependant, ce qui semble être aujourd'hui un état de fait acquis était tout autre dans le passé.

Transportant surtout des marchandises pondérales, la voie d'eau est un indice des mutations de l'économie d'un pays à travers la modification des flux de marchandises qu'elle génère.

L'Oise, de par sa situation géographique privilégiée est un indicateur de ces mutations industrielles. Le mémoire vise à illustrer sur un siècle l'importance de cette voie d'eau dans l'histoire économique du pays en assurant la liaison entre Paris et le Nord.

I. GEOGRAPHIE ET HISTOIRE DU RESEAU AUTOUR DE L'OISE

L'Oise est une rivière du Bassin parisien et un affluent de la Seine. Longue de 302 km, elle draine un bassin de près de 20 000 km². Elle naît en Belgique au sud de Chimay, n'y coulant que sur 15 km avant d'entrer en France. Elle passe de Hirson à Compiègne (où elle reçoit l'Aisne) puis à Creil (elle accueille le Brèche et le Thérain) pour enfin se jeter dans la Seine à Conflans-Sainte-Honorine.

Son débit final, d'une moyenne de 10 M³/S peut grossir à 700 M³/S à la saison froide à cause des précipitations.

L'Oise est le troisième axe fluvial par son trafic national et international (7 MT). De Conflans à Compiègne, elle est au gabarit européen sur près de 100 km. Mais, en amont, malgré un éventail de canaux anciens (canaux de Crozat entre Oise et Somme, puis de Saint-Quentin (vers l'Escaut), actif mais embouteillé, ceux de la Sambre à l'Oise, de l'Oise à l'Aisne à la Marne, des Ardennes) ou récents (canal du Nord) mais qui n'est pas au gabarit européen), un bouchon subsiste entre la Seine et le delta rhénan.

Si l'Oise est devenue l'une des plus importantes voies d'eau de France, ce n'est pas à cause de son débit ou de ses conditions de navigabilité que d'autres fleuves et rivières peuvent offrir plus avantageusement, mais plutôt par l'originalité de sa position géographique entre deux pôles industriels et démographiques (Paris et le Nord) ainsi que par le prolongement du voyage vers la Belgique et les ports de la Mer du Nord qu'elle permet. Outre son rôle de voie de jonction entre deux foyers de population importants, elle est un axe de communication primordiale pour les activités humaines qui s'établissent non loin de ses rives. De nombreuses cités s'y sont installées et, quelques fois avec elles, l'industrie. De plus, les vallées et les plateaux qui l'environnent sont de riches zones agricoles qui trouvent dans l'Oise un mode de transport efficace et souvent meilleur marché que les autres.

Ligne de vie entre deux zones de forte concentration de population et économique, l'Oise a été très tôt concernée par l'histoire des canaux. Une histoire qui se trouve être au croisement de celle des techniques et de celle de l'aménagement du territoire.

Les étapes qui ont conduit au maillage du Nord-Est de la France par des voies fluviales permettent de comprendre la place de l'Oise dans l'économie régionale et nationale mais également pourquoi la notion de " gabarit " a ici toute son importance.

Le bassin de l'Oise se place dans un contexte européen propice à la navigation fluviale. Ce bassin est en effet situé dans la grande plaine qui couvre l'Europe Continentale du Nord de l'Atlantique à l'Oural.

Cette plaine d'altitude moyenne est le terrain de prédilection des fleuves et rivières qui serpentent sur des faibles pentes douces. Le climat, adouci par la proximité de la mer, bénéficie d'une pluviométrie répartie sur l'ensemble de l'année. Ces cours d'eau navigables et les canaux permettent aux cités, souvent antiques, d'être ouvertes sur le domaine océanique.

Avant la construction des voies navigables artificielles que sont les canaux de jonction, chaque bassin fluvial formait un réseau naturel de circulation indépendant des autres. Le port d'embouchure du fleuve assure la porte de sortie de son arrière pays. La batellerie utilisant ce réseau a un caractère régional et utilise alors en vase clos les moyens qui lui sont spécifiques. La voie d'eau est aussi une des seules sources d'énergie alors utilisée grâce aux moulins implantés sur concours.

Le canal permet de désenclaver un réseau fluvial pour lui permettre de s'ouvrir sur un autre espace fluvial en franchissant la limite des bassins hydrologiques. Ce système repose sur l'écluse à sas qui est l'élément de base de la navigation intérieure moderne (1^{er} siècle avec l'idée d'Adam de Craponne sous Henri IV avec le canal de Briare).

Les raisons de ces coûteux travaux du XVII^e au XIX^e siècle ne sont pas seulement économiques mais aussi stratégiques. Les canaux permettent d'éviter des menaces adverses qui pourraient entraver la fluidité des échanges avec et entre les régions menacées (à l'Est par exemple).

L'invention sous la monarchie de Juillet par Poirée du barrage mobile va permettre la "canalisation" des grandes rivières de plaine. Elle intervient au début de ce XIX^e siècle qui voit exploser l'industrie lourde en France et qui repose sur le triptyque : machine à vapeur, charbon et sidérurgie.

Un réseau économique de transport "canalisé" tend à une homogénéisation du domaine navigable. Les mêmes hommes et bateaux utilisent alors, en principe, un tissu de circulation artificiel ou "artificialisé". Cette canalisation de barrages mobiles pourvus d'écluses à sas de grands gabarits fut appliquée à la Seine et à ses grands affluents, dont l'Oise. C'est ainsi que le quart Nord/Nord-Est de la France se vit dotée d'un réseau, d'un maillage plus dense que dans le reste du pays, ayant comme plus petit dénominateur commun le gabarit dit "Freycinet" après les années 1880. Si l'Oise a été concernée par les trois phases qui ont modifié les conditions de navigation, nous allons surtout nous intéresser aux deux dernières.

Quand on regarde une carte, on peut voir que l'Oise ne présente pas des conditions de navigabilité homogènes. Au Nord, la partie naturelle n'est plus utilisée par la batellerie. Au milieu, sur près de 40 kms, un canal latéral lui a été adjoint pour suppléer aux insuffisances de son tirant d'eau et éviter un trajet trop sinueux. Enfin, sur près de 104 kms, de Janville à Conflans, l'Oise a été canalisée. C'est en quelque sorte un canal et une rivière qui ne font plus qu'un.

L'Oise carrefour du réseau navigable du Nord-Est de la France

Quand on regarde une carte, on peut voir que l'Oise ne présente pas des conditions de navigabilité homogènes. Au Nord, la partie naturelle n'est plus utilisée par la batellerie. Au milieu, sur près de 40 km, un canal latéral lui a été adjoint pour suppléer aux insuffisances de son tirant d'eau et éviter un trajet trop sinueux. Enfin, sur près de 104 km, de Janville à Conflans, l'Oise a été canalisée. C'est en quelque sorte un canal et une rivière qui ne font plus qu'un.

En 1810, quand le canal de Saint-Quentin fut enfin ouvert à la navigation, l'Oise s'inscrit alors dans un espace navigable tourné vers le Nord. Cette voie " noire " du charbon prit très vite une importance vitale pour la région parisienne. Devant des besoins sans cesse croissants en houille, les conditions de navigabilité que présente l'Oise sont insuffisantes. C'est ainsi que cette rivière fut, pour sa partie " utile ", c'est à dire jusqu'au canal de Saint-Quentin, canalisée et doublée par un canal latéral. Ces deux ouvrages divisent alors l'Oise en deux sections navigables qui s'inscrivent pourtant dans une même série de travaux

Le canal latéral

C'est en 1819 que l'on décida d'améliorer la navigabilité dans la vallée de l'Oise. Son objet était d'assurer des conditions homogènes de navigation et une jonction entre l'Oise et le canal de Saint-Quentin (à Chaussy). Les travaux se terminèrent en 1831 et furent accomplis par une compagnie concessionnaire dirigée par M. Sartoris. Par la suite, avec l'accroissement du trafic, ce canal fut aménagé pour permettre le passage, sur une partie de son tracé, de bateaux plus importants. En fait ces travaux ne furent effectués qu'entre l'Oise et le canal du Nord et laissa le reste du canal comme le canal de Saint-Quentin gabarit Freycinet

La canalisation de l'Oise

A Janville, où se termine le canal latéral à l'Oise, la rivière commence à être navigable grâce aux travaux de la décennie 1820. Lors de cette première grande période de travaux sur la voie d'eau en France au XIXème siècle, l'Oise fut en effet aménagée (à partir de 1826) par M. Sartoris avec 7 barrages et des écluses accolées. Par la suite, des travaux visant à accroître le tirant d'eau furent entrepris. Ceux-ci passent de 1,80 ni à la fin des travaux de Sartoris à 2,00 m en 1860 puis 2,20 m en 1880. Ces aménagements par touches successives de 20 cm semblent minimes. Mais, sur une péniche de type Freycinet, 20 cm représentent près de 20 tonnes de marchandises en plus. Enfin, des travaux plus récents (années 1960) mirent l'Oise canalisée au " gabarit européen ". Des convois de près de 123 ni sur 1 1,20 ni de large, avec un tirant d'eau de 3,20 ni sont désormais utilisateurs de cette voie jusqu'à Compiègne.

Contrairement aux lignes de chemin de fer concédées au XIXème siècle, l'Etat est maître d'oeuvre des travaux par l'entremise du corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. En effet, si dans la décennie 1820 des projets de planification et de canalisation généralisée en France se dessinent, ceux-ci envisagent de recourir à l'ancienne formule des concessions, celle où une société assume à ses risques et périls un ouvrage pour se rembourser ensuite sur un droit de péage qui ne doit pas être dissuasif Or, contrairement au chemin de fer, les entrepreneurs ne relevèrent pas le gant. Aussi, dans les lois de 1821 et 1822, l'Etat entreprit et finança les travaux, tout en concédant l'exploitation (l'entretien et la perception des revenus) à des compagnies privées en échange de prêts qu'elles lui accorderont. L'Etat assume alors les risques majeurs. Les risques de l'entrepreneur ne reposent dès lors que sur les délais de remboursement des emprunts d'Etat et sur la fluctuation du trafic de la voie d'eau. L'absence d'initiatives privées dans ce mode de transport nous semble être une des causes de son déclin puisqu'elle semble ne plus inspirer les investisseurs.

Par cette mainmise de l'Etat dans la conception, la construction et le financement seront parachevés à l'occasion du programme Freycinet de 1878-1880, qui fut la deuxième et dernière depuis la grande vague de travaux de canalisation en France au XIX siècle

Le réseau navigable du Nord-Est de la France

Les travaux visant à améliorer l'infrastructure sur cette voie auraient été inutiles si tout un réseau n'existait pas. L'organisation de ce réseau permet de comprendre la place que prend cette rivière dans le trafic intérieur ainsi que les raisons du choix de l'étude d'une section navigable.

L'Ancien Régime fut prolifique en matière de canaux. En 1724, des travaux pour la liaison Somme-Oise débutèrent et le canal de Crozat fut ouvert en 1738.

Le prolongement de la liaison par un tronçon Somme- Escaut a été étudié. Cependant, un problème de taille existait. Il fallait traverser la ligne de partage des eaux entre les bassins de la Somme et celui de l'Escaut par un tunnel. Après une tentative, les travaux furent arrêtés en 1775 à cause de problèmes financiers.

Ce n'est qu'en 1801 que le premier Consul fit reprendre une étude menée en 1727 visant à percer deux tunnels plus courts (une solution moins onéreuse au tracé plus long que la ligne Somme- Escaut). Ce fut le canal de Saint-Quentin inauguré en 1810. Ce canal fut le chemin pour rejoindre le Nord. Il fut indirectement à l'origine des travaux sur l'Oise.

Désormais, ce canal est partiellement délaissé au profit du canal du Nord, le bien nommé depuis son ouverture à la navigation en 1965. Comme son voisin, il réalise une liaison de l'Oise avec le bassin de la Somme puis ensuite avec celui de l'Escaut (la ligne Paris- Mons). Avec le développement des trafics charbonniers en direction de Paris, l'unique canal de Saint Quentin se trouva quelque peu saturé. C'est à l'occasion du plan Freycinet que fut envisagée une amélioration de la liaison avec la Belgique.

Mais, comme pour le canal de Saint-Quentin, beaucoup de temps fut nécessaire pour concrétiser ce projet. Ainsi, si le projet définitif fut voté en 1903, les travaux entamés en 1907 furent signés en 1914 et détruits en grande partie par la guerre.

Ce n'est qu'en 1959 que l'on décida l'acheminement de l'ouvrage. Il ne fut terminé qu'en 1965. Entre-temps, ses caractéristiques avaient été améliorées par rapport à la première phase des travaux. Un gabarit du double au gabarit " Freycinet " permet aux bateaux long de 91 m et seulement large de 5,70 m de l'emprunter (avec cependant un tirant d'eau de 2,20 m seulement).

En direction de l'Est du bassin de la Meuse, un canal assurant la jonction entre la Sambre et l'Oise fut également construit. Dès 1776, un projet fut dressé dans ce sens. Mais, ce ne fut qu'en 1825 qu'une mise en adjudication des travaux est autorisée. Ce canal terminé en 1839 fut exploité par une compagnie concessionnaire jusqu'en 1949. Il est aux gabarits " Freycinet " mais il n'offre qu'un tirant d'eau de 1,80 m. Toujours vers l'Est, un canal visant à améliorer la navigabilité en cas de crue de l'Oise et de l'Aisne fut creusé entre les deux canaux latéraux de ces deux rivières, et de toujours aux gabarits " Freycinet ".

Les décennies se succèdent, les régimes politiques aussi mais la liaison Paris- Mons fut une constante dans la politique de l'aménagement du territoire de Louis XV à Charles de Gaulle. L'histoire n'est pas terminée pour autant. Un canal aux gabarits européens est prévu entre l'Oise canalisée et le grand canal du Nord.

De plus, l'histoire aurait pu être tout autre si les nombreux projets du XVIII et du XIXème siècle, ayant l'Oise pour base et qui visaient à faire de Paris un port de mer, avaient été achevés.

- 1776-1777 : canal de Dieppe à Paris proposé par Mr Goussier

-1788 : Oise-Meuse par le Baron de Marivetz

- 1799 : canal de Dieppe par Mr Bossu ;
- 1795 : canal de Bourbon, de Saint-Denis à l'Isle Adam par Sarcelles
- 1795 : canal de l'Oise à la Sambre ;
- 1802 : canal de Paris à Anvers, ou de l'Oise à la Sambre
- 1823 : canal de l'Oise à Paris par De Rocheplatte
- 1829 : proposition de B. Brisson pour un système général de navigation intérieure de la France : canal latéral à l'Oise, canal de Saint Denis à Pontoise, de Dieppe à Paris ;
- 1829 : par J.M. Dutens, le système général de la navigation de la France: canal de Dieppe à Paris, canal de l'Oise à Paris, canal de la Sambre à l'Oise.

Les indications relatives aux gabarits du réseau qui prolonge l'Oise vers le Nord trouvent leur utilité lorsque l'on se penche sur les évolutions qui ont animé le trafic fluvial français et européen. En effet, les capacités de transport qu'offrent certaines voies se sont trouvées dépassées par rapport à la marche du progrès. Les bateaux qui fréquentent une voie s'adaptent obligatoirement aux caractéristiques de cette voie. Ainsi, si une voie offre des dimensions propices à l'utilisation de bateaux de plus en plus importants, la rentabilité de la voie d'eau comme option parmi la palette de transports disponibles se trouvera assurée. En revanche, la pérennité d'un réseau aux normes obsolètes sonne le glas d'une profession, d'un mode de vie, d'une culture jadis florissante : les bateliers.

Si les notions de gabarits sont importantes, il faut également mettre au clair les paramètres du trafic fluvial. Dans notre étude nous n'avons utilisé que le tonnage effectif. Le propos était de montrer les évolutions sur l'Oise à partir de 1880 à nos jours et non de dresser un tableau comparatif entre les sections fluviales. Nous n'avons donc pas utilisé le tonnage kilométrique car les sources statistiques font évoluer la longueur navigable de la section et non plus le tonnage moyen puisqu'il se calcule à partir du tonnage kilométrique.

La partie consacrée à l'Oise et au réseau du Nord-Est de la France fait ressortir la richesse du maillage fluvial.

Dans ce dédale, il est très difficile de suivre une cargaison, a fortiori dans le passé. Aussi, nous allons nous limiter à une section de l'Oise : celle qui va de Janville (près de Compiègne) à Conflans soit 104 km qui représente l'Oise canalisée. Une voie par sa longueur ou son importance est souvent subdivisée en sections. Les limites coïncident alors si possible avec les points ou les courants de transports varient d'intensité. C'est par exemple le cas lorsqu'un canal se voit prolongé par une rivière. Chaque section est alors considérée comme un cours d'eau particulier.

Pour terminer et compléter ces aspects techniques, il faut savoir que l'indication du seul tonnage transporté n'est pas suffisante pour analyser les flux sur une voie fluviale. Il faut regarder la nature des courants de transport.

Ainsi, quatre trafics différents existent :

- le " trafic intérieur " : le trafic à son point de départ et d'arrivée sur la même voie ,
- l'" expédition " : le trafic y a son origine hors de la voie mais s'y arrête ;
- le " transit " : le trafic parcourt sans s'y arrêter la section d'un bout à l'autre.

Cette ventilation du trafic peut être examinée de plus près grâce aux opérations de trafics portuaires. C'est ainsi que les relevés donnent les noms et la nature des opérations qui sont effectuées sur une section.

Enfin, les sources de l'O.N.N. (désormais voies navigables de France V.N.F.) donnent des indices importants concernant les mutations industrielles, technologiques et des conditions d'utilisation de la voie d'eau. Ces indices concernant les bateaux et donnent le nombre de passage dans chaque sens de circulation, le tonnage moyen également dans chaque sens et enfin le mode de propulsion des unités jusque dans les années 50 où on distinguait les bateaux dits " à propulsion mécanique " de ceux " à navigation ordinaire "

Cette ventilation du trafic peut être examinée de plus près grâce aux opérations de trafics portuaires. C'est ainsi que les relevés donnent les noms et la nature des opérations qui sont effectuées sur une section.

II . EVO LUTION DU TRAFFIC

Les relevés statistiques effectués annuellement considèrent trois informations pour rendre compte du trafic d'une section navigable.

Nous allons examiner dans une première partie les renseignements concernant les bateaux. Dans la seconde, nous examinerons les deux autres informations exploitables pour connaître une voie fluviale : les trafics portuaires.

A/ Les Archives :

LES MOUVEMENTS DE BATEAUX

1. Les renseignements concernant l'évolution du parc fluvial

Sur le siècle étudié, les conditions de navigation et d'accès au réseau fluvial du quart Nord-Est de la France ont connu des modifications qui se sont répercutées sur les caractéristiques de la flotte empruntant ce réseau.

L'Oise, au titre d'une position géographique particulière déjà évoquée, présente ces aspects de manière représentative. La coexistence d'une flotte ultramoderne de grands gabarits à côté d'une flotte pour partie artisanale, aux capacités de transport moindres.

Les statistiques comptabilisées depuis 1889 (en 1881 ces indices ne sont pas notifiés), rendent compte de cette évolution à travers trois indices :

- Le nombre de bateaux sur la voie et le sens de circulation.
- La part des bateaux automoteurs sur ceux-ci.
- La variation de la moyenne du tonnage par bateau.

Aussi, nous nous proposons d'examiner les chiffres concernant l'Oise et les replacer dans un contexte général d'évolution de la flotte fluviale

1. 1. Le nombre de bateaux sur la section étudiée

D'une manière schématique, il apparaît que la tendance générale sur l'Oise est à l'accroissement du nombre des bateaux jusqu'à la décennie 1970. De 1897 en 1889, le nombre d'enregistrements passe à 31 843 en 1970. Puis, dans la seconde phase, le trafic est ramené à 15 422 unités en 1987, soit un trafic similaire à celui de 1910 (15 473) alors que les conditions de navigation offerte par le réseau fluvial ont été améliorées.

Les deux conflits mondiaux ont eu certaines conséquences sur les trafics d'après guerres.

La guerre de 1914-1918 a été circonscrite dans l'Est et le quart Nord-Est de la France. Ainsi, malgré des destructions d'ouvrages comme les tunnels du canal de Saint-Quentin ou les travaux du canal du Nord, les effectifs de la flotte n'ont été que peu touchés par les destructions. A l'inverse, la seconde guerre mondiale par son extension nationale a beaucoup plus frappé la flotte fluviale que la première. De plus, la reconstruction effectuée avec des coques en fer, donc plus onéreuses pour les artisans, a été freinée par la politique des " déchirages " des années 50-60. En effet, pour éviter une trop importante surcapacité de la flotte, la construction de bateaux neufs était soumise à la destruction d'une unité de capacité identique plus ancienne.

Dans ce contexte, l'augmentation du nombre d'unité circulant sur l'Oise témoigne du meilleur rang que prend cette rivière dans l'ensemble du réseau navigable français. C'est ainsi, que de la sixième ou de la huitième place dans les années d'avant guerre, la section que nous étudions devient l'une des trois plus importante voie (de par le trafic qu'elle effectue, mais aussi par le nombre d'unités). Le sens du trafic apparaît majoritairement en descente, vers Paris, sauf dans la période 1955-1985 (ou le sens s'inverse). A partir de 1965, la rapide accélération du nombre de bateaux laisse apercevoir l'effet dynamisant qu'a joué le canal du Nord ouvert depuis peu. Cet effet de "pic" pour les années 65-70 avec près de 30 000 passages montre le degré de saturation que connaissait le canal de Saint-Quentin.

Après ce maximum en 1970, la crise économique va très gravement atteindre la voie d'eau. En effet, ce mode de transport est étroitement lié à des marchandises pondéreuses qui sont soit énergétiques, soit grosses consommatrices d'énergie tel que le ciment. Cependant, la diminution du tonnage transporté ne suit à la même vitesse celle du nombre des bateaux. Ceci peut s'expliquer par la moyenne du tonnage transporté par unité

2. Evolution du tonnage par unité

L'indication de la moyenne des unités circulant sur l'Oise permet de trouver une explication à ce décalage.

Ainsi, depuis 1965, la moyenne du tonnage transporté est en augmentation significative pour les unités fréquentant cette section. L'ouverture du canal du Nord, qui offre un gabarit supérieur à celui des canaux " Freycinet " et, surtout, l'utilisation de convois poussés constitués de barges et de pousseurs, accroît cette moyenne.

Plus encore, l'examen de la moyenne des capacités de chaque bateau circulant dans chaque sens montre l'évolution technique que va rencontrer la navigation intérieure. Jusqu'à l'année 1960, le tonnage des bateaux dans le sens Nord-Sud est plus important que celui qui remonte l'Oise. En 1889, la différence était de 41 tonnages. En 1938, elle n'est plus que de 24 tonnes, puis en 1960 de une tonne.

Deux explications nous semblent possibles :

- Le commerce vers l'aval était surtout charbonnier durant les deux premiers tiers de la période étudiée. La certaine régularité du tonnage dans ce sens (autour des 260 tonnes) montre une

utilisation optimale du matériel disponible à l'époque, des conditions de navigabilité moyennes en ce qui concerne le tirant d'eau, l'écrasante domination des péniches flamandes. (voir les annexes page 10).

- L'autre explication s'attache au moyen de locomotion des péniches. Sans moteur, il est plus facile de descendre une rivière que de la remonter... L'augmentation régulière du tonnage moyen dans le sens de la remonte s'explique par la part croissante qu'occupent les automoteurs dans la composition de la flotte

3. L'époque du moteur après celle de la traction

Cet indice est le troisième disponible dans les registres concernant la flotte. De 1889 à 1965, ce renseignement est mentionné. Et nous avons fait ressortir dans notre échantillon cette mutation technologique (qui se double d'une révolution sociologique pour l'artisan batelier).

C'est ainsi, qu'avant 1914, la part du trafic effectué sur l'Oise par des bateaux automoteurs était presque insignifiante (environ 1 ou 2 %). La période d'entre deux guerres vit une hausse de cette participation à 17 % en 1930 et 34 % en 1935. Le grand tournant fut opéré lors des reconstructions d'après guerre (46 % en 1950 puis 84 % en 1960). En 1965, la dernière année où cet indice est notifié, la part des automoteurs atteint plus de 95 %. Le relevé n'ayant plus de sens dans une batellerie " moderne ", il fut alors supprimé, comme les " rubriques des marchandises reflétant l'activité économique d'une autre époque : le " bois " et les " divers "

B/ PETIT HISTORIQUE DE L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE NAVIGATION INTERIEURE

L'évolution technologique du parc fluvial

a) Au moment du plan Freycinet

La période du champs d'étude commence au moment où est adopté en France un important plan de constructions publiques dans le domaine des transports. Le plan porte le nom de son ministre de tutelle: Freycinet.

Ce plan, qui va parallèlement favoriser le train, va surtout se concentrer sur la France " utile " en matière de navigation : la France de l'Est et du Nord de la Loire. Il va être l'occasion de créer un réseau en grande partie homogène par l'adoption des caractéristiques de la péniche flamande pour la dimension des écluses. Mais, par la même, ce plan va marginaliser les flottes régionales, car ses unités seront alors trop grandes pour emprunter les écluses Freycinet (chaland de l'Oise), ou trop petites pour pouvoir suivre la course (cf annexe).

De la péniche flamande dérive donc le bateau de canal, encore nommé péniche, qui offre les caractéristiques suivantes :

Long de 38,50 mètres, large de 5 mètres, d'un creux de 2,50 mètres à 3 mètres. Le port en lourd est de 400 tonnes au maximum.

Les péniches, jusqu'à la généralisation de l'automoteur, sont dites fractionnées. Une force motrice indépendante de la péniche assure la traction. La péniche se tire de plusieurs manières :

- Par l'homme : c'est le " halage à la bricole " (sangle passée à l'épaule ou à la ceinture) pour de courtes distances à vide surtout.

- La traction animale : des compagnies louaient des chevaux de trait pour des sections où elles avaient le monopole, la concession, ou bien le plus souvent la péniche était l'écurie de ses propres chevaux qu'elle abritait.

- La traction: ceci surtout sur les berges des canaux. Le principe est le même que la traction animale. Une force motrice sur le chemin de halage tire la péniche. Sur les sections à trafic important, des tracteurs électriques montés sur rail ont même été utilisés. Pour ce qui est des sections : plus modestes, des tracteurs diesels sur pneumatiques sont utilisés. Les rivières canalisées n'utilisaient guère la traction mécanisée, à l'inverse des canaux qui étaient leur terrain de prédilection car ce mode de traction offre une plus grande souplesse que les trains de péniches et surtout, l'absence de remous qui aurait provoqué un remorqueur à hélice, auraient endommagés les berges.

- Le touage : un remorqueur dépourvu d'hélice qui se tire lui même soit sur une chaîne immergée, soit sur un câble qu'il emmagasine à son bord. Il tire un train de péniches. Il est surtout utilisé sur la Seine mais aussi dans les canaux, les tunnels du canal de Saint-Quentin par exemple.

- Le remorquage: sur les sections navigables de taille raisonnable, comme l'Oise, le remorqueur a été adopté. Il était mis en oeuvre par des firmes privées ou bien par des syndicats de bateliers.

b) Après la première guerre mondiale

La situation en 1881 va évoluer après dans le sens d'une plus grande technicité et une augmentation des coûts unitaires des bateaux construits. Deux modifications majeures vont intervenir.

- L'adoption de l'acier au détriment du bois pour les coques.

- Le développement des moteurs à combustion interne de petite et moins chère que par le passé.

Le conflit 1914-1918 marque une première brèche dans la domination du bois. Certes, les bateaux en fer existaient déjà mais ils étaient chers. La reconstruction d'après 1918 va introduire l'acier dans les chantiers fluviaux. L'acier présente les avantages d'offrir une longévité et une robustesse accrue qui va condamner le bois dans le renouvellement de la flotte entrepris après 1945. L'acier permet de dépasser les cadres de la construction en bois. Les cales de plus de 30 mètres sont désormais possibles tout en offrant une plus grande légèreté.

Si la voie au gigantisme est ouverte, la spécialisation des cales pour des produits particuliers l'est également.

En effet, les matériels flottants sont à distinguer suivant la nature du trafic auxquels ils sont destinés. Les uns sont dits " bateaux de marchandises générales " car ils peuvent transporter des marchandises sèches en vrac, le plus souvent, tels les sables, grains, ou charbon. Les autres sont dits " spéciaux " parce qu'ils sont conçus pour un type de marchandises déterminées. Des bateaux citernes aux cuves adaptées chargent des liquides en vrac comme des hydrocarbures (fuel lourd surtout car il a besoin d'être réchauffé), de l'alcool, des acides... Les transports de marchandises en poudre ou pulvérulentes tels les ciments en vrac nécessitent des cuves étanches à déchargement pneumatique.

Ainsi, seul l'acier permettait cette adaptation aux produits industriels modernes

La modification des moteurs

Si les premières expériences de bateaux mus par la vapeur datent du début du XIX siècle, l'adoption de l'énergie vapeur sur les canaux et rivières est plus tardive. Concernant l'utilisation de celle-ci pour la batellerie industrielle de canal, un obstacle de taille résidait dans sa rentabilité : le charbon destiné à la chauffe occupait trop de place dans l'embarcation qui ne devait pas dépasser le gabarit des écluses. En annexes, nous donnons l'inventaire des bateaux qui ont emprunté l'Oise en 1889, nous pouvons y voir que les automoteurs étaient très peu nombreux pour ne pas dire moins. Aussi, ce n'est qu'avec la généralisation du moteur interne diesel plus économique que le moteur à essence, dans l'entre-deux-guerres, que l'automoteur regagna son retard sur la péniche fractionnée. La possibilité de disposer de son propre moteur accroît la sensation d'indépendance du batelier vis-à-vis des berges par exemple car il n'a plus besoin du halage. Mais, aussi par rapport aux zones d'affrètement puisqu'il peut chercher du fret ailleurs. En outre, une plus grande vitesse de circulation sur la ligne Paris- Mons, par exemple, permet d'augmenter les rotations et ainsi de rentabiliser le matériel qui est plus coûteux qu'avant.

L'aura du modernisme et du confort qu'offre l'automoteur n'est pas négligeable dans les raisons de sa diffusion, surtout auprès des jeunes mariniers, après 1945.

Cependant, l'automoteur n'offre pas que des avantages. Il est deux fois plus cher qu'une péniche et son coût d'exploitation est également plus élevé. De plus, la capacité d'emporter des marchandises se trouve réduite d'un septième. Ces inconvénients expliquent en partie la rapide diminution des commandes de bateaux neufs dès les années 1960, ceci dans un contexte de surcapacité de cale, comme l'indique la politique de " déchirage " déjà évoquée.

L'accroissement du parc flottant automoteur se ralentit au moment où un des ses plus dangereux adversaires apparaît sur les voies françaises : le convoi poussé.

c) Après 1957, le convoi poussé va concurrencer la batellerie artisanale.

Déjà utilisé au XIX siècle, le poussage a été abandonné devant les coûts de l'utilisation de la vapeur. Sa réapparition contemporaine est due à l'utilisation de gros moteurs diesels. Le pousseur est apparu en 1957. Il déplace une, deux, voire quatre barges auxquelles il est fixé. Ces chalands de grandes dimensions (66,70 mètres de long, 11,44 mètres de large, et de 3 mètres de tirant d'eau) offre un port en lourd de 1 500 à 1 900 tonnes (contre 400 pour un automoteur Freycinet). Sur l'Oise, de tels convois constitués de deux barges attachées dos à dos, faisant corps avec le pousseur, peuvent circuler jusqu'à Janville. Mais, ces engins volumineux sont dans l'incapacité de prolonger leur voyage sur les canaux.

Devant la montée du péril, les patrons bateliers ont, pour certains, modifié leur automoteur en vue de pratiquer également le poussage. Certains ont mutilé leur bateau en le raccourcissant et en ne conservant que la partie machine-logement de l'automoteur ! D'autres ont équipé l'avant et parfois l'arrière de leur bateau d'un attelage pour pouvoir poser un autre automoteur, une barge au même gabarit (souvent un ancien automoteur dépouillé de sa timonerie et de son moteur), ou pour être poussé. Cette formation dite en " petit convoi " est utilisée sur les sections aux gabarits intermédiaires, aux gabarits Freycinet et aux gabarits européens. Le canal du Nord en est l'exemple type puisque ses écluses sont interdites aux grands convois.

Le convoi poussé de grand gabarit marque un summum du développement en matière de navigation fluviale. Les manœuvres au passage des écluses sont rapides (3-4 minutes pour franchir un sas). La présence d'un équipage professionnel travaillant par quart permet la navigation de nuit au radar. Ainsi, si trois jours sont nécessaires pour un automoteur pour parcourir la Seine du Havre à Paris, un convoi ne met que un jour et demi. Alors que les barges peuvent attendre un fret ou être utilisées

comme stockage supplémentaire, à l'occasion de récoltes de céréales abondantes qui ne trouveraient plus de place dans les silos, le pousseur, lui peut être en activité avec un autre train de barges et ainsi éviter l'immobilisation du capital

III . LES PORTS ET LE TRAFIC DES MARCHANDISES

1. LES PORTS

Les relevés statistiques de l'O.N.N (V.N.F depuis) donnent les trafics par section de voies navigables ainsi que les trafics des principaux ports fluviaux (chargement et déchargement).

Cependant, si ces statistiques sont assez précises, il convient d'y apporter une critique. Les statistiques portuaires prennent pour unité statistique la commune. Cela conduit à regrouper plusieurs emplacements parfois éloignés (parfois deux communes sont groupées comme Persan et Beaumont), ou à caractères très différents (comme la centrale de Champagne qui est à cheval sur Persan et sur Champagne. Les déchargements de charbon qui lui sont destinés sont confondus avec le reste ...).

Dans le contexte national, la vallée de l'Oise semble avoir une cohérence d'ensemble dans la mesure où elle a pour vocation de relier deux des principales régions démographiques et économiques du pays. Cependant, la direction générale, en oblique vers le Nord-Est ne va pas en ligne directe vers les grands foyers industriels du Nord (Brunet dans " Découvrir la France n' 24). Pour y parvenir, il a fallu s'écarter de l'Oise au moyen de canaux qui se sont révélés insuffisants comme ce fut le cas pour le canal de Saint-Quentin ou le canal du Nord, très long à être achevé et obsolète dès son ouverture en 1965 !

La vallée dans cette perspective vient au second rang comme axe de circulation car les autres modes de transport ont pu profiter d'un tracé en ligne droite, à travers le plateau (autoroute A1, nationale N1, train).

Pour nous arrêter à la structure interne de la vallée (cf. Brunet), il faut voir que l'unité de la vallée de l'Oise est plus apparente que réelle. Elle est constituée en réalité d'une succession de petits bassins et de foyers urbains qui sont séparés par des étranglements topographiques. Ils sont indépendants les uns des autres, et en relation directe avec la capitale. La grande carte en annexe permet de visualiser ce fractionnement. C'est ainsi que des agglomérations se sont constituées autour des principales villes industrielles (Creil ou Persan), résidentielles (Compiègne) ou postindustrielles (Cergy Ville Nouvelle).

Quand on regarde les études qui ont traité de la vallée de l'Oise (elles sont rares), et plus généralement le nord de l'Île de France, il ressort que le rôle de la voie fluviale n'a pas été déterminant dans l'industrialisation de la vallée et que ce sont surtout le train et la route (avec une inversion des priorités depuis) qui sont primordiaux.

Avant 1844, date de l'arrivée du chemin de fer à Persan ou à Creil, une certaine activité industrielle existait dans la vallée. Manufacture de céramique à Creil ou de gros gants à Persan. Les affluents de l'Oise sont utilisés pour l'énergie hydraulique qu'ils assurent (Brèche, Thérain). Même si le canal du Crozat existait déjà, l'ouverture du canal de Saint Quentin en 1810 ne va que prolonger une tendance existante. En revanche, l'arrivée du train va considérablement accroître le rôle industriel des communes qui avaient déjà le pied à l'étrier. Dans la vallée, la voie d'eau était alors surtout un auxiliaire à l'industrie plutôt qu'un élément de tout premier plan, fondamental.

Certes, des entreprises vont s'appuyer sur la voie d'eau. Par exemple, la cimenterie de Beaumont, la plus " pondéreuse " usine de la vallée va faire venir son charbon par l'Oise. A l'inverse les laminaires de la Sollac à Montataire utilisent les chemins de fer. Ainsi, l'Oise, la voie d'eau en général, se voit réservé (ou ne peut que conserver ?) que le transport des marchandises qu'elle peut encore disputer au train.

Lorsque les mutations énergétiques vont de plus en plus substituer les hydrocarbures et l'électricité au charbon, la physionomie de la vallée va se modifier elle aussi. Ainsi quand l'accès à une énergie étroitement liée à un mode de transport le moins cher possible devient moins nécessaire, l'industrie semble tourner le dos à la voie d'eau, comme le laissent apparaître les statistiques portuaires. Les sites ayant été tributaires du charbon déclinent donc (ex. Persan), ceux qui se sont affranchis de cette infrastructure fluviale émergent (Cergy et zones de Saint-Ouen). Sur la grande carte on peut voir cependant que les établissements sont très nombreux à proximité de la rivière. Depuis 1965, seuls les ports de plus de 100 000 tonnes sont enregistrés. Aussi, à moins de contacter les établissements un à un, beaucoup de renseignements ne sont pas récoltés. Ainsi, pour Saint-Ouen l'Aumône qui est l'un des tout premiers ports actuels de l'Oise, la présence d'une très importante zone d'activité (plusieurs milliers d'emplois) n'apparaît pas dans le trafic portuaire qui recouvre presque exclusivement des matériaux de construction et des produits agricoles. Le port, les ports, ne sont donc plus liés aux industries qui se trouvent dans la vallée. Le développement technologique a fait dépasser le stade du charbon et de la vapeur.

On peut se poser la question de cette localisation près de la rivière ?

- Les entreprises disposent de terrains plats et pas trop chers comme dans les Z.A.C. (zones d'activités).
- La vallée offre la proximité du chemin de fer (par exemple la ligne Pontoise-Creil) et des routes.
- La rivière c'est aussi un accès à l'eau nécessaire aux processus de fabrication. La voie d'eau est alors un moyen d'acheminement de l'eau, tout simplement.

2. Les marchandises

L'Oise, après le choc de 1974, ne conserve que deux marchandises ou elle demeure concurrentielle :

- Les matériaux de construction qui sont extraits à proximité.
- Les céréales destinées à être expédiées vers Rouen ou vers le Nord.

L'abondance de ces deux marchandises a provoqué un foisonnement insoupçonné de ports tout au long de la rivière où chaque commune ou presque en disposait d'un.

L'Oise n'était, n'est, pas qu'un moyen de transport pour ses riverains. C'est surtout une voie de transit, le moyen de rejoindre une région à une autre. Ainsi, la finalité de l'ouverture de l'Oise vers le Nord par la constitution d'un vaste réseau qui combine la rivière et les canaux a été l'approvisionnement de la capitale en charbon. Partant d'un tel postulat, l'évolution du trafic sur l'Oise dépend étroitement des besoins du consommateur.

On voit que jusqu'aux années 50, l'Oise a été une " voie sacrée " pour la région parisienne car elle lui apportait une partie de son énergie.

A partir de quand ce ne fut plus le cas ? L'évolution globale du trafic sur l'Oise permet de dégager les tendances majeures du siècle. Aussi, nous allons nous arrêter sur quelques années qui seront les jalons de l'étude

3. L'évolution du trafic sur l'Oise

- 1881 la première année de notre échantillon.
- 1905 au début du 20ème siècle et avant la guerre. C'est une année parmi d'autres car elles se ressemblent.
- 1925 : 1920 était trop marquée par les conséquences de la guerre. Cette année semble montrer la continuation de celles d'avant 1914.
- 1938 : c'est surtout l'année où apparaissent les hydrocarbures, même si les flux de minerais et de charbon sont plus importants que dans la tendance générale de ces années.
- 1950 dans ces années de reconstruction, le charbon garde encore sa première place.
- 1965 c'est l'ouverture du canal du Nord qui va avoir pour effet de donner un coup de fouet au trafic de l'Oise. De plus, la mutation énergétique est plus avancée.
- 1975 : le choc pétrolier va lourdement pénaliser le trafic des pondéreux comme bien sûr les énergies mais aussi les matériaux de construction comme le ciment.
- 1987 : la dernière année de notre échantillon l'Oise a-t-elle définitivement un autre visage ? Cette fin de décennie 80 ne laisse pas apparaître les importations massives de charbon du début de la décennie.

Le siècle est marqué d'une constante domination de deux marchandises sur l'ensemble du trafic :

- Tout d'abord, de 1881 à 1965, le tandem charbon et matériaux de construction réalise près des 1/4 des tonnages transportés sur l'Oise. Au niveau national (cf chiffres de Pinchemel), l'association de ces deux marchandises est juste un peu plus faible avec près de 70 % en 1930.

Mais, alors que sur le plan national les deux marchandises sont assez proches l'une de l'autre (vers les 30-35 %), en revanche, sur l'Oise, la part du charbon est royale puisqu'il a une part de deux à trois fois plus importante que celle des matériaux de construction avant 1914. Ce n'est qu'en 1950 que le charbon se fait dépasser par son concurrent, alors que, selon les chiffres de Pinchemel, dès 1930, le charbon est deuxième. La thèse de B. LeSueur qui traite du marinier du Nord, le transporteur du charbon couvre la période de 1850 à 1950. La perte de la première place pour le charbon marque bien la fin d'une époque.

A partir de 1965, le trafic de l'Oise va être dominé par une nouvelle association qui regroupe les matériaux de construction avec cette fois les produits agricoles (autour des 60-70 %).

- En effet, les matériaux de construction ont bien résisté aux années puisque les carrières de la vallée sont venues relayer celles de la vallée de la Seine ; les flux sur l'Oise restent donc toujours importants (plus de 2 millions de tonnes).
- Les agriculteurs avec la révolution agraire d'après 1945, ont considérablement accru leur productivité. On passe de 0,5 million de tonnes en 1950 à 1,7 MT. en 1965, soit de 8,5 % en 1950 à 37-38 % de 1975 à 1987. Il y a eu une inversion de tendance à leur profit par rapport au charbon, sans toutefois qu'ils atteignent ses records du temps de sa splendeur. Au niveau national, la part qui revient au produit de la terre voisine les 18 % en 1966 et les 10 % en 1978. L'Oise baigne des terres fertiles qui trouvent dans la voie d'eau un mode de transport bon marché, et de stockage accessoirement. Sur la grande carte des annexes nous avons souligné les silos des bords de l'Oise pour en montrer l'importance.

Sept autres marchandises se partagent le quart que les deux leaders ont bien voulu leur laisser :

Parmi celles-ci, s'imposent les engrais qui passent de 0,4 % à 6 % en un siècle. Ceci est à mettre en parallèle avec les succès de l'agriculture.

D'autre part, les hydrocarbures ont été très importants (12 % soit quatre fois plus que le charbon) en 1975. Mais le choc pétrolier les a ramenés à leur niveau de 1950 3,5 % soit à un niveau comparable au charbon.

Parmi les retournements de circulation les plus révélateurs des changements économiques. Il faut noter le flux de charbon qui devient majoritairement Sud-Nord après 1975 quand les mines du Nord ferment et que les importations surtout sud africaines les remplacent. A l'inverse, les matériaux de construction traditionnellement Sud-Nord, depuis la vallée de la Seine, devient Nord-Sud quand s'ouvrent les sablières de l'Oise. Les produits agricoles sont, sur le siècle, surtout orientés vers le nord, avec cependant des alternances selon les années. Il serait intéressant de connaître la nature de ces produits pour pouvoir dire par exemple que les céréales vont plutôt vers Rouen tandis que les betteraves partent plutôt vers des usines comme La Rochette, mais les statistiques ne le disent pas.

L'Oise ne dépareille pas avec les résultats nationaux, si ce n'est qu'elle connut un plus précoce et plus profond effondrement du charbon. Nous pensons que l'Oise parce qu'elle est une des plus importantes voies fluviales de France a un résultat assez proche de la moyenne d'ensemble et, de fait, les voies les plus importantes bénéficient d'une pondération dans l'établissement de la moyenne

IV. COMPETITIVITE DE LA VOIE D'EAU

L'Oise, plus largement la vallée de l'Oise et le réseau qui la prolonge (canal de Saint-Quentin et canal du Nord) n'est pas le moyen de communication le plus direct vers le Nord. Il convient donc de s'interroger sur les raisons qui ont conduit à l'aménagement et à l'amélioration de cette voie.

Pour J.C. Toutain, il est particulièrement difficile de connaître les véritables motivations de cette politique des transports :

" Il n'est pas douteux que cette politique des canaux ne fut jamais envisagée d'une façon très rationnelle. Un survol des rapports, enquêtes, projets de loi, discussions parlementaires ayant trait au cours du 19ème et au début du 20ème siècles, aux voies navigables, montre qu'aucun projet, qu'aucune discussion à leur sujet n'était fondée sur des enquêtes économiques solides. Les débats autour du projet de 1820, de 1879, les discussions entre les partisans de la voie d'eau et les partisans des chemins de fer à partir de 1845, entre les partisans de la voie d'eau et de la route plus tard sont beaucoup plus souvent émaillés d'assertions invérifiables, de préférence sentimentales, de considérations de prestige, que d'interrogations sur les nécessités précises du trafic suivant les régions. Et les préoccupations relatives à la rentabilité économique des voies de communication sont le plus souvent exprimées en termes de rendement ou de coût financier des emprunts. "

Cependant, la notion de coût du transport par tonne suivant les différents modes de transport est importante et justifie les investissements dans les infrastructures fluviales.

En 1878, avant la disparition complète des droits de navigation, les carences du canal de Saint-Quentin sont déjà d'actualité puisque par sa longueur, ses écluses et ses rétrécissements de biefs dans les tunnels allongeaient la durée des trajets. Les infrastructures de cette voie d'eau ne permettaient pas de jouer sur les coûts. C'est ainsi que la houille anglaise de Newcastle arrivait à 17 francs la tonne à Paris contre 17,50 francs pour celle du Nord.

Aussi, le canal du Nord, envisagé dès cette époque devait par un tracé plus court vers le Nord réduire le temps de navigation et par la même les frais. Au XIX et au XX siècles, avant l'ouverture du canal du Nord, les frais de fret étaient les suivants sur la ligne Paris- Mons :

- 1895- 1913 : 1,5 centimes à 1,7 C. par tonne kilométrique (TK)
- 1921 : 4,6 C.TK.
- 1926 : 9 C.TK.
- 1938 : 12,7 C.TK.

Il convient de comparer ces chiffres avec ceux des autres modes de transport :
 Tarifs marchandises non corrigés (1789-1965)

Séries décennales. Centimes T/K

Années	Route	Canaux	Fer	Mer
1789-1790	30			
1815-1824	33/25			
1825-1834		4.1		3.3
1841-1844	25	4.1	14.5	3.3
1845-1854	25	3.8	10.6	
1855-1864	25	3.2	8.7	2.6
1865-1874	25	2.4	7.5	2.6
1885-1894	25	1.8	6.8	1.5
1895-1904	25	1.6	6.8	1.4
1905-1913	25	1.5	5.4	1.36
1921-1924	30	5.1	17.8	3.25
1925-1934	40	7.9	29.1	2.5
1935-1938	45	9.5	29.9	2.7
1956-1960	21.2	3.1	7.2	
1961-1965	23.5	3.8	3.1	

Ce tableau doit être mis à jour en ce qui concerne les années les plus récentes. Les chiffres sont différents selon les sources que nous avons trouvées.

Mr MAYNADIE donne les chiffres suivants:

Comparatif des prix facturés hors taxe à la valeur ajoutée

Type de transport /Prix

Grandes barges 10 centimes par tonne- kilomètre.

Automoteurs 16 centimes par tonne- kilomètre.

Trains complets ou rames 17 centimes par tonne- kilomètre.

Camion gros porteur à longue distance 36 centimes par tonne- kilomètre.

Mr BOUSSUGE (ONN), semble pécher par optimisme ou calcule selon ce qui l'arrange.

Type de transport : Prix :
Eau 33 centimes par tonne-kilomètre
Rail 55 centimes par tonne-kilomètre
Route 161 centimes par tonne-kilomètre

Le tableau établi avec les chiffres de Mr Maynadie est intéressant car il distingue le type d'embarcation. Ainsi, si le convoi poussé est le mode de transport le moins cher (10 C.TK), l'automoteur avec 16 C.TK est assez proche du train (17 C.T.K). De même, dans les derniers chiffres de Mr Toutain on peut voir que les canaux et le chemin de fer étaient assez proches (3,8 C.TK contre 3,1 C.TK entre 1961 et 1965 au moment où le canal du Nord fut inauguré). Cela montre qu'un réseau à grand gabarit permet de jouer sur les coûts.

La relative modicité des frais de transport semble compromettre la survie de la flotte artisanale qui conserve, faute de moyens, les automoteurs Freycinet alors que la part de marché qu'occupe la voie d'eau est en diminution et tend vers la portion congrue.

L'évolution des parts de marché du transport des marchandises a été la suivante en France :

- route 60 % en 1830 ; 10 % en 1913 puis 24 % en 1938. En 1966, plus de 33 % et près de 69 % en 1990 (52 % en 1980).
- voies navigables 16 % en 1830 ; 13 % en 1913 puis 12 % en 1938. 10 % en 1966 et 3,5 % en 1990.
- rail les 3/4 en 1913 puis 60 % en 1966 pour terminer à 22,2 0/o en 1990.

Cette lutte entre les moyens de transport et plus particulièrement entre le chemin de fer et la voie d'eau nécessite que l'on s'y arrête un instant puisque ces deux moyens visent bien souvent les mêmes marchés. C'est ainsi que les grandes compagnies de chemin de fer ont usé de deux moyens pour concurrencer la voie d'eau:

Tout d'abord, une politique des tarifs qui comportait plusieurs catégories (quatre), de 1841 à 1918. Le tarif le plus bas (4 à 8 C.TK.) s'appliquait aux matières premières essentielles (houille, minerais de fer), aux matériaux de construction de base (cailloux, sable ...), aux engrais et amendements. C'est donc le même créneau que celui de la voie d'eau. Pour les autres produits moins sujets à concurrence, les tarifs étaient plus élevés. La seconde catégorie (10 C.TK.) s'appliquait aux autres minerais et matériaux de construction. Les deux dernières (14 à 16 C.TK.) comprenaient les objets de consommation, les produits semi-finis et les matières premières utilisées par les industries traditionnelles. En plus de la politique des tarifs, la politique d'embranchement de la SNCF favorise le fer.

Ensuite, les compagnies de chemin de fer constituèrent (constitue encore pour la SNCF ?) un groupe de pression au Sénat qui a empêché la III^{ème} République de mener une politique de voies navigables de grande envergure.

C'est ainsi que le programme " Baudin " de 1901 avec le canal du Nord était évalué à 700 millions puis ramené à 292. Le Sénat avait adopté comme principe que les collectivités publiques ou les utilisateurs privés devaient participer au moins à la moitié des dépenses. C'était selon eux la meilleure garantie de l'utilité des dépenses engagées. La 145 T4 du Braudel-Labrousse remarque avec ironie que le Sénat avait pour une fois singulièrement restreint la notion d'utilité publique alors

que la France se couvrait de chemins de fer locaux d'un intérêt souvent douteux, les " Tortillards ", mais qui disposaient de capitaux abondants et bon marché. C'était le temps du fer pour tous

CONCLUSION

Avenir de l'Oise dans la perspective européenne

Après avoir dressé l'évolution du trafic sur l'Oise canalisée et observé les différents aspects des coûts de la voie d'eau, il convient de replacer l'Oise, une voie à grand gabarit, dans la perspective d'un grand marché européen.

En France, on aime les commémorations comme celles qui ont célébrées la Révolution de 1789 ou, dans un tout autre genre le centenaire de la loi Méline. Alors que le gouvernement lance un plan de grands travaux autoroutier, on peut s'interroger de l'intérêt qui est porté à la voie d'eau en France. Pourquoi ne pas avoir profité d'un état de fait qui est l'anachronisme certain du réseau fluvial pour relancer une politique d'aménagement du territoire incluant un mode de transport compétitif, économique quand il est modernisé et, dernier avantage, qu'il passe pour être écologique.

La loi de 1879 avait eu le mérite de constituer un réseau homogène sur la base d'un gabarit relativement moderne à l'époque (même si des doléances pour un agrandissement des écluses existaient déjà, cf Dictionnaire du Commerce, édition de 1901 p. 85). A l'heure du marché unique européen, l'intégration du réseau français au " grand gabarit " permettrait de dynamiser l'économie des transports.

Comme le dit Mr Balestre dans son ouvrage de géographie " La France ", page 258 : " On a pu dire que la France, vis à vis de ses voisins, est isolée par l'insuffisant enfoncement de ses voies d'eau, comme l'URSS et l'Espagne l'ont été par la différence d'écartement de leurs voies ferrées ."

Aussi, il faut situer l'Oise dans le jeu international. Dès 1881, dans les registres statistiques, la rivière est incluse dans la ligne Paris- Mons. Le nom même de la ligne marque la place que du canal de Saint-Quentin avait eu pour objectif d'approvisionner Paris en charbon. Les travaux d'aménagement -comme la canalisation de l'Oise par des barrages éclusées dans les années 1820- s'inscrivaient dans une politique d'amélioration et d'homogénéisation des conditions de navigation des conditions de navigation tout au long de l'année. Le plan Freycinet paracheva l'harmonisation du réseau Nord-Nord/Est qui est en prise direct avec la Belgique. Aujourd'hui, depuis la réalisation du canal du Nord en 1964, l'Oise, malgré des écluses de 125 m x 12 m, est une voie anachronique considérée en tant que lien entre la Seine et le Nord puisqu'il y a de part et d'autre de l'Oise des voies à grand gabarit dont elle n'assure pas la liaison de manière satisfaisante.

C'est pourquoi il faut poser le regard sur la voie d'eau de nos voisins communautaires. La Conférence Européenne des Ministres des Transports a établi en 1983 une comparaison entre l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg et la France en matière de navigation intérieure.

Il apparaît que le réseau commercial français représente 35 % de la longueur de l'ensemble. Mais, elle n'a que 24 % du réseau grand gabarit " 1 350 t), que 19 % des capacités de transport et ne réalise que 12 % du trafic total. Le trafic français est avant tout franco-français puisque le commerce international ne représente que 1/3 du trafic contre les 2/3 pour les cinq. Il apparaît donc que nos voisins utilisent la voie d'eau plutôt pour le commerce extérieur.

Le rapport Grégoire, qui reprend ces statistiques communautaires indique que la taille moyenne des embarcations est de 440 tonnes en France contre 615 dans les quatre autres pays. La productivité

s'en ressent alors avec 2 300 tonnes kilométriques par embarcation contre 3 400 TK chez nos voisins

Les raisons de cette faiblesse sont triple, note ce rapport

1. Un réseau hétérogène
2. Des difficultés d'accès au réseau
3. Une concurrence intermodale

1. Un réseau hétérogène

Le réseau français est avant tout mal articulé entre ses différents bassins et ceux de l'étranger. Avec une forte part d'automoteurs au gabarit Freycinet, la flotte française est bien adaptée à ce tissu fluvial. Par contre, la productivité d'ensemble s'en ressent. Si entre 1950 et 1975 des voies modernes ont été aménagées dans les vallées comme la Seine, l'Oise, le Rhin ou la Moselle, les voies demeurent indépendantes les unes des autres. Pour ces grands convois, la situation se trouve être quelque peu similaire aux conditions de navigation d'avant la réalisation des canaux de jonction, celles des nasses

2. Des difficultés d'accès au réseau

S'il apparaît que la voie d'eau est le mode de transport le plus économique par tonne transportée, les conditions d'utilisation de ce mode de transport sont préjudiciables à son développement. C'est ainsi qu'il apparaît très affecté par les opérations terminales, comme le rabattement et l'éclatement des trafics, et surtout, par la manutention qui annule les avantages de la voie d'eau. De plus, elle ne bénéficie pas des mêmes facilités que le train pour se mettre au service des entreprises

3. Une concurrence intermodale

La voie d'eau ne parcourt que 34 départements en France ; sa population professionnelle, souvent artisanale, relativement peu nombreuse (5-6000), ne constitue pas un groupe de pression de taille face aux routiers ou aux cheminots (plusieurs dizaines de milliers).

La politique des prix pratiqués par les concurrents de la voie d'eau ne lui permet pas de lutter à armes égales. La SNCF propose plusieurs tarifications selon la présence ou non de la voie fluviale, les routiers pratiquent la sous-tarification pour se saisir des parts de marché. Cependant, si la situation actuelle de la voie d'eau n'est pas très florissante, la reprise perceptible depuis trois ans peut laisser entrevoir la fin de la léthargie. L'avenir est au grand gabarit avec deux objectifs :

- D'une part, constituer un véritable réseau cohérent, maillé de manière efficace et assurant notamment une bonne desserte des ports maritimes français.
- D'autre part, il s'agit de raccorder le réseau français aux réseaux voisins, pour que, dans le même temps, les ports et les régions puissent bénéficier d'un hinterland comparable à ceux des Pays-Bas ou d'Allemagne.

Mise à part la liaison Rhône-Rhin par la Saône et le Doubs, la liaison entre le bassin de la Seine et celui du Nord est primordial puisque ces deux régions réalisent environ 63 % (en 1983) du trafic et qu'elles ne sont reliées que par deux canaux à gabarit limité, au meilleur des cas par un gabarit seulement double du gabarit Freycinet.

Les trafics des canaux du Nord et de Saint-Quentin approchent les 8 millions de tonnes. Le premier avec près de 5 millions de tonnes est proche de la saturation. La notion de gabarit a ici toute son importance, car ce sont les seuils des infrastructures, surtout aux écluses, qui limitent les tonnages qu'une voie navigable peut acheminer.

Pour établir cette liaison deux solutions ont été examinées :

- Transformer le canal du Nord en changeant les écluses au gabarit 144 x 12 x 4, en conservant le lit du canal mais en empêchant les croisements dans le bief Cette solution ne changerait pas grand chose puisque aujourd'hui les " petits convois " circulent dans les deux sens. Puis, une hypothèse impliquant l'élargissement du bief a été abandonnée car elle perturberait la navigation. De plus, le canal ne traverse que des zones agricoles sans activités industrielles. Le coût estimé était de 5,5 milliards en 1883.

- L'autre projet envisagé qui retient l'assentiment de la commission Grégoire est plus long et plus cher que le précédent (6,2 M avec en plus 1,4 m pour l'aménagement de la vallée de Compiègne à Chauny-Beautor). Il s'agit d'un canal neuf qui emprunterait sensiblement le tracé actuel du canal de Saint-Quentin et qui permettrait de desservir le complexe de la haute vallée (Chauny) qui est aujourd'hui délaissé par le canal du Nord.