

« Le réseau navigable est très vétuste »

Fabrice Daly

Division des ouvrages fluviaux et de navigation intérieure du Centre d'études techniques maritimes et fluviales (Cetmef)

« Le réseau des canaux et rivières navigables au gabarit Freyssinet est ancien : ce réseau secondaire date en grande partie du XIX

e siècle. Il reste fonctionnel dans des conditions de sécurité acceptables. Les investissements consentis visent à assurer en priorité la sécurité des personnes. Ainsi, à la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, un diagnostic systématique des tunnels de canaux a été réalisé et tous font ou feront l'objet de travaux de mise aux normes de sécurité pour lutter contre le risque d'incendie.

Il reste vrai que ce patrimoine des canaux, et notamment celui des digues, ancien et relativement mal connu, est globalement dans un état médiocre et souffre de problèmes de fuites localisées ou diffuses amenant régulièrement à des ruptures sur les biefs les plus fragiles. Ainsi, une étude réalisée au cours des années 1999-2004 a montré qu'une cinquantaine de brèches accidentelles se sont produites le long de ces canaux anciens, sans compter les fuites importantes décelées, susceptibles d'évoluer vers des brèches. Sont en cause la vétusté des ouvrages souvent construits avec des matériaux peu étanches, mais aussi des débordements de rivières ou des galeries de rongeurs qui les ont fragilisés. Mais aussi, bien sûr, la désaffection pendant une trentaine d'années de ce réseau fluvial, qui n'a guère incité à son entretien.

Les conséquences de ces brèches sont généralement sans gravité : un champ inondé, un déversement dans une rivière. Ces ruptures sont en revanche dommageables pour le trafic, qui est obligatoirement arrêté le temps de réparer la brèche. Ce contexte est peu propice au développement du trafic. Et si celui-ci devait se développer, il constituerait alors un facteur aggravant en accélérant l'érosion des digues par les vagues qu'il génère. Cela dit, cette réserve ne concerne guère l'activité de plaisance – soit l'essentiel du trafic sur ce réseau – dans la mesure où les bateaux sont petits. Si l'on voulait une sécurité optimale, il faudrait conforter les canaux tout le long de leur linéaire sur des milliers de kilomètres. Ce qui est inenvisageable. Les travaux sont réalisés sur les parties des ouvrages qui représentent des enjeux particuliers (digue élevée, zones habitées à proximité), le but étant d'éviter la fermeture de canaux. »

RECUEILLI PAR

MARIE VERDIER