

# Navigation (version longue)

Les barrages contribuent à **favoriser le transport fluvial**, soit en régulant les cours d'eau naturels, soit en alimentant les canaux artificiels construits à cet effet. La première tâche est confiée à des barrages de navigation, généralement associés à des écluses. La seconde est obtenue en dérivant des cours d'eau voisins, ou grâce à des barrages réservoirs.

Les écluses ont joué un rôle décisif dans le développement du transport fluvial, en facilitant le **franchissement d'obstacles naturels** par la canalisation des rivières en biefs successifs. Inventée en Chine au IXe siècle, l'écluse fut utilisée à large échelle à partir de la Renaissance, par les Italiens et les Flamands notamment.

Elles sont également indispensables au fonctionnement des canaux artificiels, qui, en France, ont commencé à être **mis en place à partir du XVIIe siècle**. Le projet le plus ambitieux est alors celui du Canal du Midi, ouvert en 1681. Ce dernier est alimenté par le barrage de Saint-Ferréol, qui restera longtemps le barrage en terre le plus élevé au monde.

## La concurrence du chemin de fer

La construction d'ouvrages de stockages pour l'alimentation des canaux connaît son apogée en 1820-1840. L'emblème de cette période est le Canal de Bourgogne, alimenté par cinq ouvrages, dont Grosbois. **L'invention des barrages mobiles**, par Poiré en 1837, va permettre de concilier les nécessités du transport et de la régulation du débit fluvial. La canalisation de rivières telles que la Seine est ainsi rendue possible.

Mais le transport fluvial va bientôt souffrir de la concurrence du chemin de fer, qui supplante les canaux dès 1840 en termes d'investissements pour les travaux de génie civil. Le réseau navigable va également souffrir du **manque d'entretien et des destructions** causées par les guerres. De plus, les dimensions des canaux ne correspondaient plus aux exigences du transport de marchandises moderne.

## Une renaissance en cours

À partir des années 1950 se dessinent pourtant les **prémisses d'une renaissance du transport fluvial**, en parallèle avec l'aménagement des cours d'eau pour la production d'hydroélectricité. La Seine, la Moselle, le Rhin et le Rhône sont canalisés à grand gabarit, soit 22% du réseau navigable français (pour un total de 1900 km) en 2002.

Le développement du transport fluvial devrait se poursuivre dans les années à venir, avec un objectif de **rééquilibrage des modes de transport**. Quant aux anciens canaux tels que ceux du Midi ou de Bourgogne, ils se voient offrir une nouvelle vie... au service du tourisme.