La Garonne et son canal latéral
Territoire d'expérimentation

Deux démarches, en 2021 et 2022, pour développer une alternative écologique et efficace au service des circuits courts entre le Lot-et-Garonne et Bordeaux.

MAI
2021

Garonne Fertile :
Test de transport fluvial d'un petit tonnage de produits agroalimentaires secs entre Damazan et Bordeaux-centre

Une démarche « Bien nourrir et bien transporter » mutualisée de plusieurs acteurs pour expérimenter des solutions innovantes et réduire l'empreinte carbone des produits acheminés.

Résultats

- **1er test effectué**
- **Démonstration de la possibilité** d'avoir recours au fret fluvial sur cet axe

OCT.
2022

Expérimentation logistique urbaine :
Réintroduire l'usage du quai fluvial en hyper centre-ville, rive gauche à Bordeaux

Bordeaux Métropole a testé plusieurs aménagements :

- un ponton-grue pour décharger des denrées alimentaires quai Richelieu en provenance de Damazan
- une grue au quai de la grave pour charger des bio-déchets à destination de la rive droite de Bordeaux
- une grue embarquée sur un bateau pour décharger des matériaux de construction en provenance de la rive droite de Bordeaux

Résultats

- **3 tests menés à bien**
- **Une collaboration fructueuse pour identifier les sites** propices au fret fluvial en milieu urbain dense, compatibles avec la cyclo-logistique du dernier km, et socialement acceptables
- **Des préconisations sur les types d'aménagements fluviaux** en centre-ville validées par le Comité Local UNESCO
- **La question posée des acteurs de la manutention pour la logistique urbaine** (hors installations portuaires)

Acteurs impliqués : un collectif de producteurs, d'acteurs publics et associatifs engagés et notamment Agir pour le Fluvial, Biocoop, Boyer Matériaux, Casa Gaïa, Compas47, Ecoalim (ex-Restovalor), Hydrogène Vallée, Manger Bio Sud 0uest, SAS l'Équipage, Vivre le Canal - **Soutenus par** l'ADEME, Bordeaux Métropole, la Communauté de communes du Confluent et des Coteaux de Prayssas, le Grand Port Maritime de Bordeaux, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Syndicat VALORIZON et Voies Navigables de France.

Une action pilotée par

adi nouvelle-aquitaine

Financée par
Région Nouvelle-Aquitaine
UNION EUROPÉENNE
Fonds Européen de Développement Régional
Financement dans le cadre de la réponse de l'Union à la pandémie de COVID-19

Avec le soutien de
CESER Région Nouvelle-Aquitaine
bpifrance

Transport fluvial

On passe la seconde !

Une expérimentation pour identifier les points de vigilance et les marges de progrès sur l'ensemble du process, comptabiliser les émissions de CO_2 évitées, estimer le surcoût financier du fluvial par rapport au mode routier et actionner les leviers de compétitivité pour structurer une véritable offre de service fluvial dans le sud-ouest.

30 SEPT.
> 2 OCT.
2024

Expérimentation de fret fluvial industriel de gros tonnage
entre Damazan et le Port de Bordeaux

Objectifs :

- Tester le fret fluvial de vrac industriel (broyat de pneus et déchets bois) et les solutions de manutention industrielle
- Montrer aux acteurs industriels que le fret fluvial peut répondre à leurs besoins en matière de transport

Un projet multi-partenarial qui fait progresser le collectif : identification des paramètres à adresser pour disposer d'une chaine logistique performante, précision des temps d'opérations et des besoins en matières d'infrastructures pour passer à grande échelle.

Résultats

- **1 rotation** entre Damazan et Bassens
- **1 chargement** de broyat de pneus **aller**
- **1 chargement** de déchet bois **retour**
- **150 tonnes de marchandises transportées** au total
- **4 manutentions**
- **1 tonne éq. CO_2 évitée** par rapport au fret routier

Acteurs impliqués : ADI Nouvelle-Aquitaine, Agir pour le Fluvial, la Communauté de Commune des Confluents Coteaux de Prayssas, DARTHUS, ECOFIELD/ORSETTIG, le Grand Port Maritime de Bordeaux, SEA INVEST, SELI, SOREGOM - **Soutenus par** Voies navigables de France

Une action pilotée par

Financée par

UNION EUROPÉENNE
Fonds Européen de Développement Régional
Financement dans le cadre de la réponse de l'Union à la pandémie de COVID-19

Avec le soutien de

Le projet EDDGAR

Un avenir pour la logistique urbaine fluviale, au service du territoire et de ses acteurs

Et si le port fluvial retrouvait son activité historique ?
Et si les quais du centre-ville accueillaient des bateaux-entrepôts pour distribuer des colis et des palettes ?
Et si vous vous faisiez livrer par bateau ?

Le « dernier kilomètre logistique » opéré par la voie d'eau permet de réduire la congestion des routes d'accès au centre-ville et de redynamiser un patrimoine historiquement utilisé pour le transport de marchandises. Il permet également de réduire l'impact carbone et les nuisances générés par les camions qui circulent en ville quotidiennement.
Le projet EDDGAR propose des solutions concrètes au territoire, à la collectivité et aux professionnels. En alliant les problématiques d'immobilier, de transport, et de décarbonation, l'enjeu est d'imaginer des activités logistiques efficaces et durables sur l'eau. La combinaison de solutions fluviales avec la distribution finale à vélo-cargo trouve également sa pertinence dans certains cas. **Et si un entrepôt flottant mobile était une solution pour mieux livrer les marchandises en ville ?**

Ambitions :

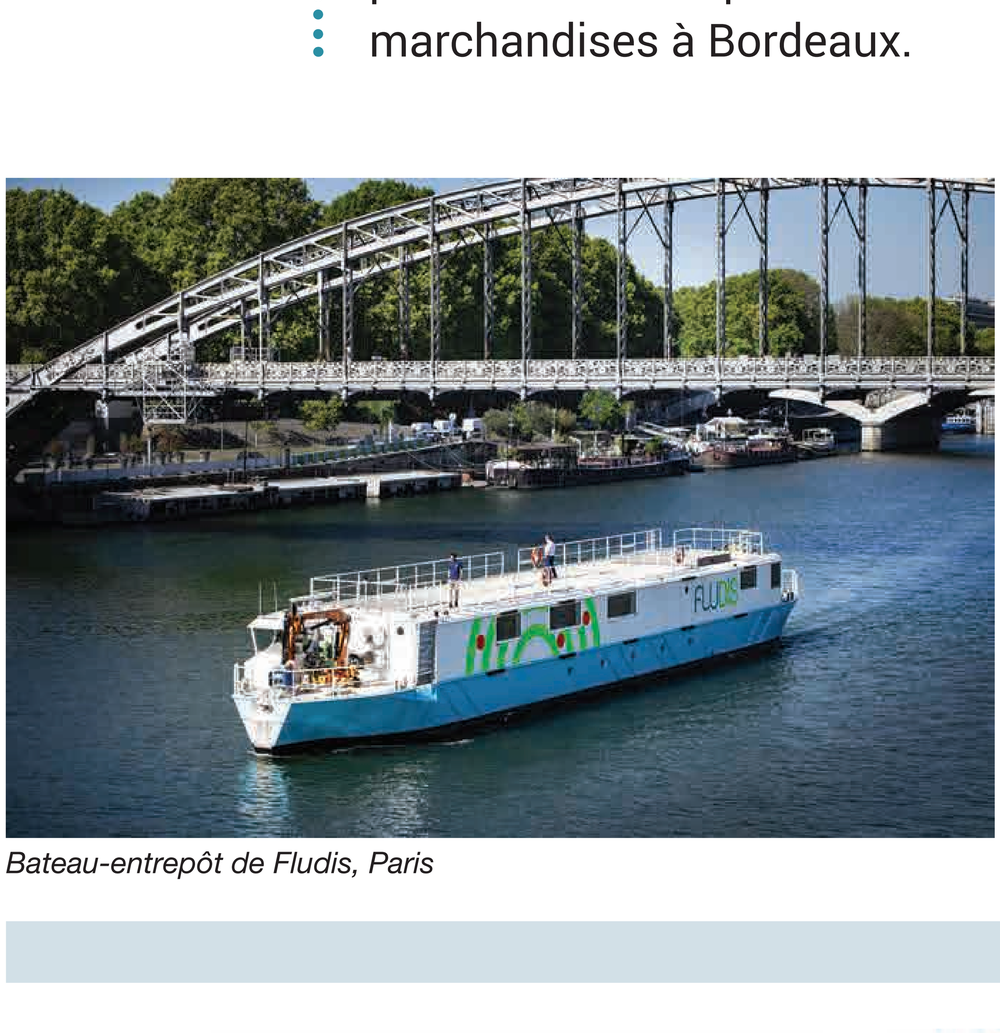
© Bordeaux Métropole

Quai fluvial Saint-Michel, Bordeaux

- **Planifier un projet innovant pour le territoire**
- **Outiller les acteurs de la logistique urbaine**
- **Décarboner le « dernier kilomètre »**
- **Réduire la congestion des routes**
- **Redynamiser une infrastructure sous-utilisée**
- **Diversifier les usages sur la voie d'eau**

Entre avril 2024 et septembre 2025, une étude cofinancée par l'Ademe est réalisée afin de déterminer les conditions préalables au déploiement d'un entrepôt flottant dans un futur proche. Cette étude, dénommée EDDGAR (Entrepôt fluvial au service d'une Distribution Durable via la GARonne) est portée par le bureau d'études Jonction, Bordeaux Métropole et la société Fludis. Elle vise à développer une méthodologie permettant de valider les conditions préalables au déploiement d'une solution d'entreposage fluvial pour la distribution des marchandises à Bordeaux.

Objectifs :



© Juliette Jem / pour Lyreco

Bateau-entrepôt de Fludis, Paris

- **Vérifier l'adaptabilité au territoire bordelais d'outils logistiques dédiés à une desserte urbaine associant des moyens polyvalents, multimodaux et décarbonés pour la distribution finale.**
- **Valider l'ensemble des conditions préalables au déploiement d'une solution d'entreposage pour la distribution urbaine décarbonée et duplicable à d'autres territoires « mouillés » à l'échelle nationale.**

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

AAP ENTREPÔTS

JONCTION

FLUDIS®

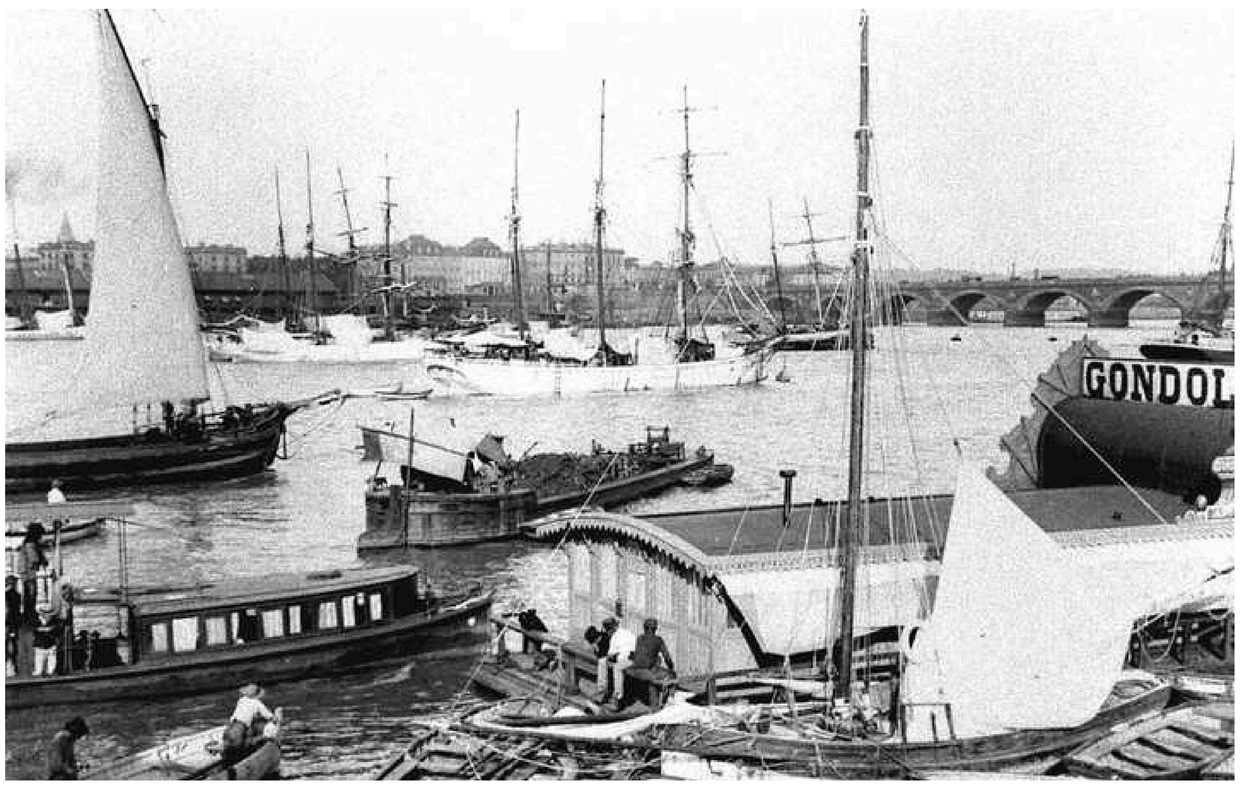
BORDEAUX MÉTROPOLE

La Garonne et ses gabares

Un passé fluvial millénaire

LE TRAFIC SUR LA GARONNE

Il a principalement existé pour répondre à la demande toulousaine et à la nécessité de trouver un moyen d'acheminement de pondéreux peu onéreux et plus adapté. La navigation fluviale sur la Garonne a souffert de l'arrivée du chemin de fer pouvant transporter plus loin, plus lourd, plus vite et moins cher.



DÉS L'ANTIQUITÉ : Le transport fluvial sur la Garonne complète les voies romaines. **Les calcaires** des Petites Pyrénées et les **marbres** de Saint-Béat sont acheminés à Toulouse par le fleuve. Une grande activité marque le dernier tiers du Moyen Âge avec des **pierres** et d'autres marchandises descendant de l'Ariège, du Ger et du Salat pour Toulouse.

17e & 18e s. : L'activité s'intensifie et le réseau navigable s'organise. **Les radeaux de bois** chargés de **blocs de marbre** et de **matériaux de construction** alimentent la rénovation urbaine de Toulouse. Dans l'autre sens, les **flux de marchandises** et de **matières premières** arrivent à Bordeaux par la Garonne et le canal du Midi inauguré en 1681.

19e s. : Presque tout passe par l'eau, principalement **le bois, les pierres, merrains, marbre, chaux, charbon de bois, fagots,** plus rarement **blé, fruits, veaux, moutons, porcs, laine, étoffes, fer, verre, faïence, glace, ardoises, briques.**

Gabare "Gustave Adélie"

Gabares chargées au port de la Lune

LA GABARE .....

- **Bateau emblématique de la Garonne**
- **En 1935 : 88 gabares sont recensées**
- **La dernière gabare de commerce**

"La Jeune Médéa" a navigué jusqu'au milieu des années 60

COURREAUX, SAPINES, COUTRILLONS et d'autres bateaux naviguent aussi sur la Garonne, la Dordogne et le Lot...

À Langoiran : gabare dans un estey, partie d'un cours d'eau soumise aux marées

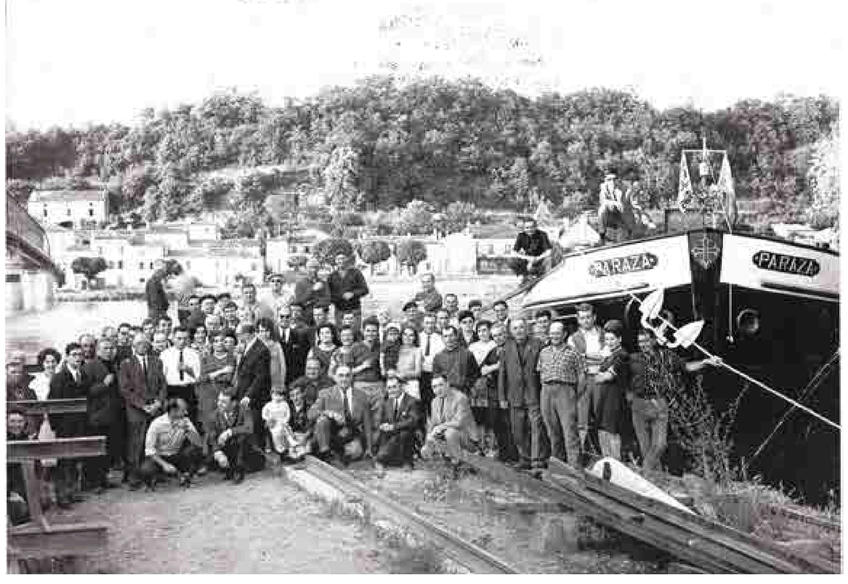
Photo de l'estey : @Louis Abaut gracieusement prêtée par l'association Les Chantiers Tramasset. Autres photos gracieusement prêtées par http://photos-anciennes-les-enfants-terribles.com

L’essor du transport fluvial

L’enjeu du canal entre Deux-Mers

1856 : Le canal latéral à la Garonne prolonge de 193 km et de 53 écluses le canal du Midi entre Toulouse et Castets-en-Dorthe. Il permet à des péniches de 30 m de relier Bordeaux à Toulouse, Sète, jusqu’au Rhône et Marseille. La concession est confiée à la Compagnie des chemins de fer du Midi qui privilégie le ferroviaire.

1898 : L’État prend en charge l’exploitation, le trafic double. **Houille anglaise, engrais, produits pétroliers** sont expédiés vers Toulouse et **les vins du Languedoc** voyagent vers Bordeaux. Puis les **graviers,** depuis Bordeaux, **le blé et les produits agricoles du Languedoc** étoffent les voyages.
L’entre-deux-guerres : les transports suivent les débouchés maritimes des produits agricoles.



Baptême du “Paraza” en 1966, chantier Hurmic, Langoiran. Modernisation de la flotte. Fonds privé des mariniers.

1945 -1970 : les **hydrocarbures** et les **céréales** représentent les plus gros tonnages, suivis par les **matériaux de construction, les vins, les produits chimiques et les engrais**. Les mariniers vivent bien du transport, ils s’organisent en coopératives, sont artisans ou salariés de compagnies.

1973 : Pic du transport sur le canal des Deux Mers avec 610 000 t transportées. Relance du projet de modernisation des canaux : le canal latéral à la Garonne est transformé au gabarit Freycinet (38m) mais le chantier d’agrandissement tarde sur le canal du Midi. Le canal latéral devient un bassin fermé pour les péniches au gabarit Freycinet.

LA MODERNISATION du canal des Deux Mers est remise en question. Des études inventorient la nature des transports potentiels mais ils ne sont jamais estimés. Le canal du Midi ferme pendant le chantier d’agrandissement : les bateaux viennent à manquer et le transport se déplace sur la route. Les travaux ne seront jamais achevés sur le canal du Midi. Fin de l’histoire ?

Péniches le long des quais de Bordeaux en 1994.
© Stéphane Lartigue. Fonds Guy Matignon.

1989 : Dernier voyage pour Bordeaux depuis le canal du Midi du pinardier “Bacchus”.
Le transport survit sur la Garonne avec les **graviers,** le **pétrole** et les **céréales.**

2000 : Le canal s’envase et les chargeurs n’acceptent plus la lenteur. Le “tout camion” devient la norme. Le “Babette” effectue un dernier voyage de **céréales** pendant que quelques mariniers se mobilisent en vain pour relancer le transport fluvial sur la Garonne et le canal des Deux Mers.

2014 : Plusieurs tests techniques auront lieu dans la perspective de transports de **colis lourds**

2021 : Sur le “Tourmente”, un **transformateur** de 100 tonnes, chargé à Lyon, est déchargé à Langon et deux opérations “Garonne Fertile” - transport expérimental de **produits alimentaires** entre le Lot-et-Garonne et Bordeaux - concrétisent une mobilisation collective et collaborative.

ET APRÈS ? Dans le contexte de crise écologique, des acteurs privés et publics se tournent vers les voies d’eau pour un report modal interrégional entre Bordeaux et les territoires nourriciers et d’économie circulaire bordés par les canaux. **Le fluvial représente une solution pour désengorger les routes, mutualiser les transports et diminuer les émissions de gaz à effet de serre.**

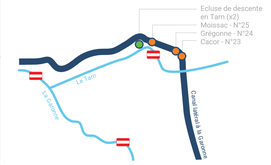
LE RÉSEAU NAVIGABLE
de l'Océan à la Méditerranée

OCÉAN ATLAN-TIQUE

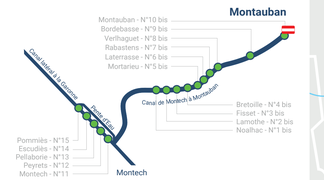
GIRONDE

Guitres
Ambès
L'Isle
Libourne
BORDEAUX
Bègles
La Dordogne
Bergerac
Bassin d'Arcachon
Arcachon
Dune du Pyla
Étang de Cazaux-Sanguinet
Étang de Biscarosse-Parentis
Portets
Cadaujac
Cadillac
La Garonne
Castets - N°53
Mazerac - N°51
Fontet - N°49
Langon
Castets et Castillon
Meilhan-sur-Garonne
Mas d'Agenais - N°44
Marmande
Caumont-sur-Garonne
Mas d'Agenais
Lagruère
Villeton
Canal latéral à la Garonne
Berry - N°41
Damazan
Buzet-sur-Baïse
Baïse - N°39
Agen - N°34
Sérignac-sur-Garonne
Agen
Saint Christophe - N°33
Boé
Valence d'Agen
Moissac
Malause
Pommeric
Valence d'Agen - N°30
Cacor - N°23
Castelsarrasin
Escatalens - N°16
Montauban
Montech
Le Lot
Villeneuve-sur-Lot
LOT-ET-GARONNE
L'Aveyron
AVEYRON
Nérac
La Baïse
LANDES
Mont-de-Marsan
Condom
Le Gers
Valence-sur-Baïse
TARN-ET-GARONNE
Le Tarn
Saint Jory - N°6
Lalande - N°1
Port de l'Embouchure
Port Saint-Sauveur
Port sud Ramonville
TOULOUSE
ZONE TECHNIQUE FLUVIALE
Port technique Ramonville
Castanet - N°6
Montgiscard - N°8
Négra
Auch
TARN
Lac de Saint-Ferréol
SYSTÈME ALIMENTAIRE DE LA MONTAGNE NOIRE
Revel
HAUTE-GARONNE
Canal du Midi
Port Lauragais
Seuil de Naurouze
Grand bassin Écluses Saint-Roch
Gardouch - N°13
Carcassonne - N°40
Site du Fresquel
La Redorte
Trèbes (x3) - N°46
Castelnaudary
L'Océan - N°17
La Méditerranée - N°18
Bram - N°34
Bram
Carcassonne
Saint Roch (x4) - N°23
Homps - N°53
Argens - N°55 bis
Portiragnes - N°61
Étang de Thau
Sète
Les Onglous
Capestang
Port Somail - Robine
Poilhes
Colombiers
Béziers
Agde
Homps
Le Somail
Gailhousty
Canal de la Robine
Narbonne
Sainte Lucie
Jouarres - N°52
Marseillette - N°47
Étang de Bages
Port-la-Nouvelle
L'Aude
L'Orb
L'Hérault
CANAL DU RHÔNE À SÈTE NAVIGATION VERS LE RHÔNE VIA BEAUCAIRE
MER MÉDITERRANÉE
ARIÈGE
Foix
Lourdes
HÉRAULT

1
MOISSAC

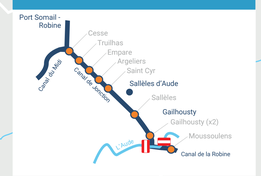


2
MONTAUBAN

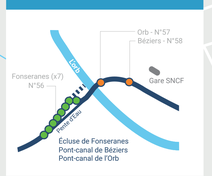


3
TOULOUSE

4
CANAL DE JONCTION



5
BÉZIERS



6
AGDE

Garonne navigable gérée par VNF

Canaux navigables gérés par VNF

Écluse gabarit « Freycinet » (38,5 m)

Écluse gabarit « Riquet » (30 m)

Domaine fluvio-maritime

LÉGENDE

La filière colis lourds - transports exceptionnels

Sur la Garonne, à Bordeaux

Un bateau roulier transporte des tronçons de l'Airbus A380

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf Voies navigables de France

© Didier Gauducheau

La filière bâtiment et travaux publics

Sur la Seine, près de l'écluse d'Évry

Le pousseur Ardelle convoye quatre barges de sable

© Didier Gaudicheau

La filière agro-alimentaire

Sur la Seine, à Vaux le Pénil

Chargement d'orge sur le bateau l'Ipanema de la SCAT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf Voies navigables de France

© Didier Gauducheau

La filière déchets - économie circulaire - recyclage

Sur la Moselle, près de l'écluse d'Aingeray

Un bateau automoteur transporte de la ferraille

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf Voies navigables de France

© Alexandra Lebon

La logistique urbaine fluviale

Sur la Seine, à Paris

Un bateau débarque un vélo cargo qui livre en centre-ville

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf
Voies navigables de France

© Vincent Colin

Quai roulier de Langon

Sur la Garonne, à Langon

Les pièces d'Airbus A380 sont déchargées via un bassin élévateur

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf Voies navigables de France

© Didier Gauducheau

Manutention fluviale de vrac solide

Sur le canal des Vosges, à Thaon-les-Vosges

Des matériaux d'extraction de gravière sont chargés par gravité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf
Voies navigables de France

© Damien Lachas

Manutention portuaire

Sur les quais du Grand Port Maritime de Bordeaux, à Bassens

La grue Mantsinen 300 est adaptée aux bateaux fluviaux et maritimes

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf
Voies navigables de France

© Quentin Chaumy