



Informations sur le Rhône et le parc de bateaux

CNR gère la voie navigable de 330 km parfaitement adaptée au transport de marchandises, au tourisme fluvial et à la navigation de plaisance.

CNR a construit **14 écluses à grand gabarit**, entre Lyon et la Méditerranée de 1952 à 1977. Leur rôle ? Faciliter et sécuriser le transport fluvial, pour les passagers comme pour les marchandises. Depuis 2012, **ces écluses sont télé-conduites depuis le Centre de Gestion de la Navigation** (CGN). Unique en France et installé à Châteauneuf du Rhône, il est actif 7 j/sur 7 et 24h/24.

A quoi sert le Centre de Gestion de la Navigation ?

- **Garantir une sécurité maximale** sur le fleuve : surveillance renforcée des installations
- **Améliorer l'information des usagers** du tourisme fluvial sur le Rhône : trafic en temps réel
- **Accroître le niveau de service aux navigants** : éclusages de moins de 20 minutes

CGN une veille permanente sur l'ensemble du linéaire navigable du Rhône et renforce la sécurité des opérations d'éclusages.

- 14 écluses à grand gabarit en aval de Lyon,
- 4,42 millions de tonnes de marchandises transportées entre Lyon et la Méditerranée,
- 190 m est la longueur maximale autorisée pour les bateaux,
- 195 m est la dimension maximale des écluses (hors Port-Saint-Louis),
- 7,88 m est la hauteur maximale sous les ponts (6,30 m étant la hauteur minimale)

Rhône —> Depuis 2 000 ans, une importante voie de communication pour les échanges commerciaux entre l'Europe et la Méditerranée

À l'Antiquité le transport fluvial, préféré aux routes car plus sûr et plus rapide, a permis le développement économique, les échanges, l'essor des villes rhodaniennes, ...

À la fin du XIX^{ème} siècle il sera remplacé progressivement par le chemin de fer, puis par le transport routier en plein essor au XX^{ème} siècle.

Aujourd'hui il apparaît comme une alternative à la route, saturée sur le couloir rhodanien.

Aujourd'hui, le fleuve canalisé est une autoroute fluviale de 330 km navigable quasi-toute l'année de Lyon à Marseille.

Le transport fluvial : plus écologique, plus sûr

Si il est moins rapide et moins compétitif en terme de coût, le transport fluvial avec des convois poussés pouvant transporter jusqu'à 5 000 tonnes, possède des atouts non négligeables : il consomme 2 à 3 fois moins d'énergie que la route, est moins polluant et moins bruyant qu'un train ou un camion.

Un convoi de 4 000 tonnes toutes les heures remplace un poids lourd toutes les minutes !

Le temps de parcours est certes plus long sur le fleuve, un convoi poussé ne dépassant pas les 15km/h. Mais le pourcentage d'accident est faible et les performances environnementales en termes d'émission de gaz à effet de serre, de nuisances sonores ou de pollution des eaux sont significatives. Le transport fluvial offre également des possibilités de desserte en douceur au cœur des agglomérations, sans gêne pour les riverains.

Sur l'axe Rhône-Saône, les chiffres restent modestes au regard d'autres voies fluviales européennes, mais ils témoignent d'une évolution globale à la hausse du trafic fluvial, notamment sur le transport de conteneurs.

Aujourd'hui, les acteurs du transport fluvial (CNR, Voies Navigables de France, Medlink Ports, les compagnies ...) incitent les industriels à s'installer au bord du fleuve.

Des initiatives en matière de modernisation et d'innovation de bateaux voient le jour : expérimentation du principe d'une voie d'eau "intelligente", par l'utilisation des

Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication, études conduites dans le cadre de la transition énergétique pour la conception de nouveaux moteurs.

- 4400 — tonnage transporté sur 1 convoi poussé
- 1100 wagons = 1 convoi poussé
- 220 camions = 1 convoi poussé

Les principaux bateaux sur l'axe Rhône-Saône

- Pousseur

Bateau propulseur au moteur puissant que l'on solidarise avec plusieurs barges (embarcations utilitaires non motorisées). Le pousseur avec la ou les barges se pilote comme un seul grand bateau. (longueur jusqu'à 185 m. , largeur 11,40 m.)

- Cargo fluvio-maritime

Adapté à la navigation sur les grands cours d'eau et sur la mer. Les fluvio-maritimes vont jusqu'au port Lyon Édouard Herriot et peuvent remonter jusqu'à Mâcon et Chalon-sur-Saône. (longueur jusqu'à 110 m. , largeur 11,40 m.)

- Péniche Freycinet

Du nom de l'ingénieur et homme d'État français, Charles de Freycinet, qui fixe une norme européenne de gabarit des écluses. En conséquence, les bateaux ne doivent pas dépasser une longueur de 38,5 m. et une largeur de 5,05 m. pour franchir les écluses.

Sur l'axe Rhône-Saône, naviguent également des bateaux appelés Rhénan (longueur 95 à 110 m. , largeur 11,40 m.), Grand Rhénan (longueur 135 m., largeur 11,45 m.), RHK (longueur 80 à 85 m., largeur 9,5 m.).

Le transport fluvial par péniche, barge poussée ou automoteur transportant des conteneurs sur les fleuves et canaux

est une alternative écologique au transport routier car il consomme cinq fois moins de carburant

Automoteurs

Petit gabarit (Freycinet)

Dimensions: longueur 38 à 39 m. largeur 5,00 à 5,10m.

Tonnage: de 250 à 400 tonnes

Moteurs: 100 à 400 Cv

Leur vitesse varie de 6 à 20km/h en fonction de la voie d'eau empruntée

(petit canal : maximum de 6km/h)

Enfoncement : 1,80 à 2,70m

Grand gabarit (rivières aménagées ou canaux)

Dimensions max: longueur 95 m, largeur 11,40 m

Tonnage: jusqu'à 3 500 tonnes

Un ou plusieurs moteurs couplés chacun à une hélice, puissance maxi : 3000 Cv

Barges poussées

Bateaux pousseurs de barges

Leur puissance peut dépasser 3000CvLes convois sont constitués par un bateau poussant plusieurs barges amarrées entre elles, ils transportent la marchandise en vrac ou en conteneursLa longueur et la largeur totale est établie en fonction des écluses à passer

Péniches

Jusqu'à 34 m de large et 285 m de long en Allemagne, sur le Rhin, le nord de la Belgique, les Pays-Bas. Tonnage: jusqu'à 27000 tonnes par convois.

L'équivalent de 710 camions de 38 tonnes:une file de 60 Km