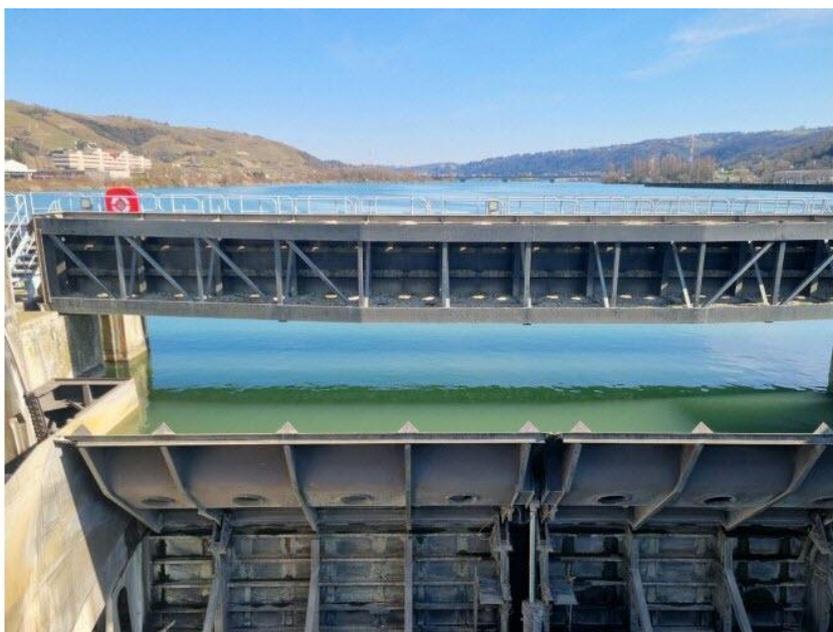


## Reventin-Vaugris

# Des travaux menés sur l'écluse du barrage

Dans le cadre de l'opération de maintenance annuelle de ses écluses qui se déroule jusqu'au 13 mars, la Compagnie nationale du Rhône intervient aussi sur le site de Reventin-Vaugris. Explications.

**Georges Aubry**



Malgré les eaux bleues du fleuve, la navigation est très restreinte durant les travaux. Les entreprises qui utilisent le Rhône ont transféré les flux de marchandises sur le rail. Photo Le DL /Georges Aubry

Jusqu'au jeudi 13 mars, comme toutes les années, des opérations de maintenance sont menées par la Compagnie nationale du Rhône (CNR) sur les quatorze écluses situées en aval de Lyon. L'objectif est de maintenir la fiabilité de ces ouvrages qui s'avèrent stratégiques pour la circulation sur le Rhône et qui voient passer quotidiennement aussi bien des bateaux de marchandises que des bateaux de plaisance.

Durant ce vaste chantier, pas moins de 300 professionnels d'une cinquantaine d'entreprises de la vallée du Rhône sont à l'ouvrage sur les écluses. En ce qui concerne la traversée du Rhône en pays viennois, c'est bien sûr l'écluse du barrage de Reventin-Vaugris qui est concernée. « Les opérations phares menées sur le site ont principalement vocation à moderniser certains organes clés du fonctionnement d'ouverture des portes de l'écluse. Il s'agit aussi de remplacer les instruments destinés à sécuriser le passage des bateaux », explique Romain Jacquet, responsable des relations avec la presse à la CNR.

## Une augmentation sensible du transport fluvial

Dans les détails, le chantier de Reventin-Vaugris consiste à remplacer le système de halage actuel, c'est-à-dire les treuils et autres organes qui permettent l'ouverture des portes amont et aval de l'écluse, par un système plus moderne que l'on retrouve sur d'autres autres écluses du Rhône. Il faudra aussi remplacer les instruments, notamment les capteurs, les automatismes et le système numérique de l'écluse, qui permettent de sécuriser le passage des bateaux avec une technologie plus avancée. « Enfin, on videra le sas, ce qui signifie qu'on va le mettre hors d'eau, afin de réaliser l'inspection annuelle sur le génie civil de tout l'ouvrage », poursuit Romain Jacquet. En d'autres termes, l'inspection portera sur les équipements mécaniques nécessaires à la sécurité de l'écluse, afin de réaliser, le cas échéant, d'éventuelles réparations.

En matière de transport, il faut rappeler les atouts incontestables du fleuve, puisqu'une barge fluviale transporte l'équivalent de 100 camions en émettant jusqu'à cinq fois moins de CO<sub>2</sub>. Et même si la durée d'acheminement des marchandises est bien plus longue (30 heures entre Lyon et Fos-sur-Mer), les coûts aussi sont très largement inférieurs au transport routier. Cela explique aussi l'augmentation du transport de marchandises sur le fleuve, en hausse de 8,6 % sur un an, avec 3,4 millions de tonnes transportées en 2024. Avec un nombre de bateaux de croisière également sensiblement en hausse de 21 % l'année dernière, le nombre d'éclusages est aussi forcément à la hausse de près de 12 % en un an.

D'où la nécessité d'avoir des ouvrages particulièrement sécurisés.