

IL PARAÎT
QUE MON
BATEAU EST
TROP LENT!

ON EN
REPARLERA!



TRANSPORT FLUVIAL

IDÉES REÇUES

RHÔNE
SAÔNE

ET CHIFFRES-CLÉS

La Maison du fleuve Rhône : une structure scientifique et culturelle basée à Givors qui depuis 1989 s'attache à étudier et valoriser les liens qui unissent le Rhône à la société. Dans une démarche de connaissance et de partage, elle œuvre à diffuser une « culture de fleuve » auprès du grand public.

www.maisondufleuverhone.org / www.fleuverhone.com



TRANSPORT FLUVIAL IDÉES REÇUES ET CHIFFRES-CLÉS

Pour beaucoup d'entre-nous, le monde du fleuve, son économie, ses métiers, sont une « terre inconnue ». D'où viennent les bateaux ? Que transportent-ils ? Comment vit-on à bord ? Autant de questions qui peuvent venir à l'esprit au fil d'une promenade sur les quais...

Le transport fluvial constitue un patrimoine à découvrir ainsi qu'un enjeu majeur pour la vallée du Rhône et ses riverains.

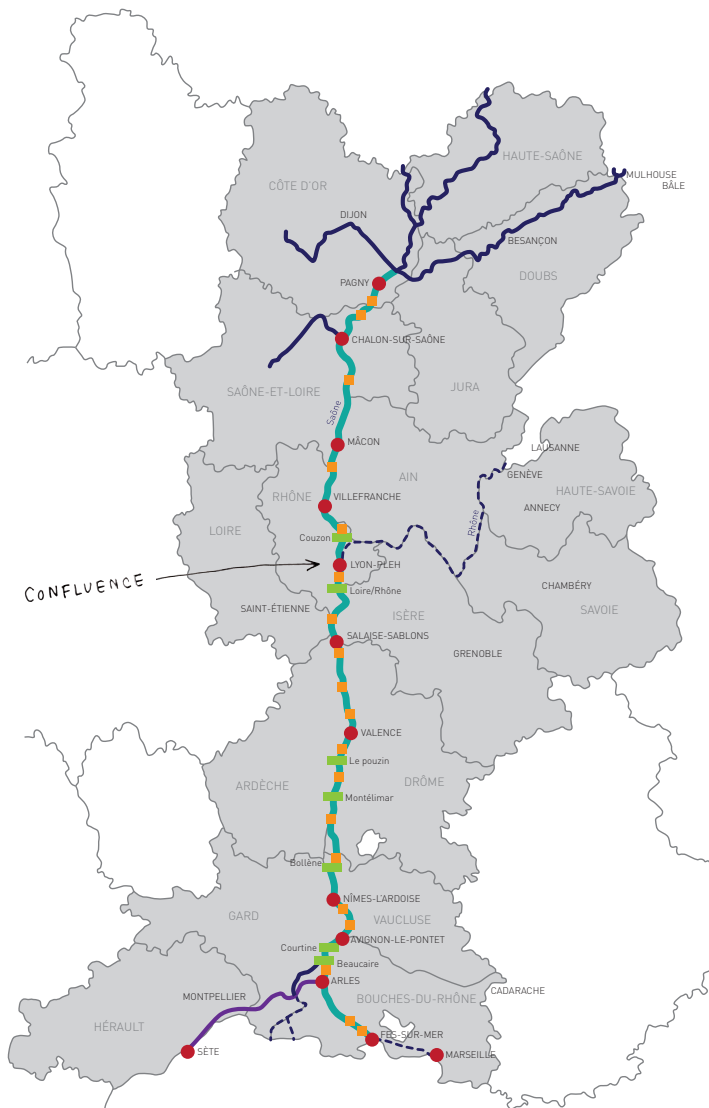
Partant de ce constat, la Maison du fleuve Rhône a imaginé un ensemble d'actions de médiation culturelle et scientifique à l'échelle de l'axe Rhône-Saône. Ce dispositif s'articule autour d'une exposition-événement, installée dans ses locaux à Givors (ouverture en juin 2012).

En décryptant une à une 10 idées reçues, ce livret a pour but de faire connaître les réalités du transport fluvial aujourd'hui.

ALORS, LAISSEZ-VOUS SURPRENDRE...!

SOMMAIRE

Cartographie et données générales	p.2
N°1 Bateaux fluviaux = péniches (Freycinet)	p.4
N°2 Le marinier est un nomade	p.5
N°3 Les ponts de Lyon sont trop bas... ..	p.6
N°4 Qui dit transport fluvial dit conteneurs	p.7
N°5 Le bateau ? Trop lent pour être compétitif!	p.8
N°6 Le transport fluvial c'est risqué	p.9
N°7 Batelier, un métier d'hommes?	p.10
N°8 Le bruit... les vagues... ..	p.11
N°9 Le transport ne peut pas se développer sur le Rhône... ..	p.12
N°10 Le fluvial c'est du passé!	p.13
Le point sur le tourisme et la plaisance	p.14



- Voies à grand gabarit
- Voies Freycinet
- Voies intermédiaires
- - - Voies non navigables pour les marchandises
- Ports
- Quais
- Écluses

CARTOGRAPHIE ET DONNÉES GÉNÉRALES

L'AXE RHÔNE-SAÔNE

- 550 km de voie fluviale à grand gabarit (plus de 1000 tonnes), de Pagny, en Côte-d'Or jusqu'à Fos-sur-mer dans les Bouches-du-Rhône et Sète dans l'Hérault grâce au canal du Rhône à Sète.
- Un formidable axe nord-sud, qui traverse quatre régions : Bourgogne, Rhône-Alpes, P.A.C.A et Languedoc-Roussillon.
- La porte fluviale de la France vers la mer Méditerranée.
- 7,3 millions de tonnes de marchandises en 2010.

LES GRANDS PORTS FLUVIAUX DE L'AXE RHÔNE-SAÔNE

Pagny
Chalon-sur-Saône
Mâcon
Villefranche-sur-Saône
Lyon
Vienne Sud
Valence
Avignon-Le Pontet
Arles

Ces ports représentent 3000 mètres de linéaire de quais et 50 hectares de surface de stockage.

Ensemble, ils forment « l'arrière-pensée » du port autonome de Marseille-Fos.

LE RHÔNE

- Le troisième fleuve d'Europe après le Rhin et le Danube, en termes de longueur et de débit.
- Un fleuve géré et aménagé par la CNR (Compagnie Nationale du Rhône) depuis 1933.
- 1/4 de la production d'hydroélectricité en France.
- En moyenne 15 bateaux par écluse et par jour.

INDICATIF DES TEMPS MOYENS DE PARCOURS

- Pagny-Fos : 52 h
- Chalon-Sète ou Fos : 48 h
- Lyon-Arles : 27 h

TEMPS MOYEN POUR LE PASSAGE D'UNE ÉCLUSE

15 minutes auxquelles il faut ajouter 10 minutes pour l'approche et le départ.

IDÉE REÇUE N° 1

BATEAUX FLUVIAUX = PÉNICHES (FREYCINET)

Les péniches de type Freycinet* mesurent 38,5 m de long pour une capacité de 350 tonnes max. Très nombreuses il y a 20 ans, elles ne représentent aujourd'hui que 2 % du trafic rhodanien régulier.

Le Rhône se caractérise par une navigation « à grand gabarit » : des transports de 1500 à 4000 tonnes le plus souvent !



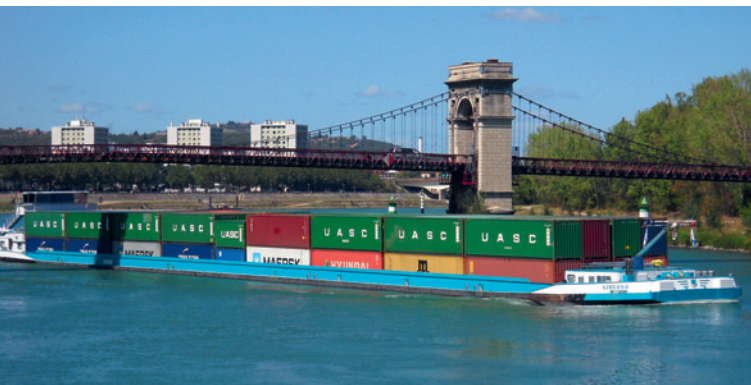
* Charles de Freycinet (1828-1923) était un ingénieur français. Ministre des travaux publics, il établit une norme pour la taille des écluses : d'où les péniches et le gabarit dits « Freycinet »

120 «GRANDS GABARITS» SUR L'AXE RHÔNE-SAÔNE (2010)

Parmi les bateaux de marchandises, on distingue :

- **Les convois poussés :** une ou plusieurs barges poussées par un « pousseur » – de 110 m à 185 m de long – capacité 4000 t.
- **Les automoteurs :** 95 m de long – capacité 2000 t. ou 135 m de longueur – capacité 3000 t.
- **Les cargos fluvio-maritimes :** navires de mer capables de naviguer sur les fleuves – 80 à 110 m de longueur – capacité : 1500 à 3000 t. jusqu'à Arles et 1000/1500 t. en amont.

Le *Nirvana* à Givors, un des trois plus grands automoteurs du Rhône avec le *Guadiana* et le *Kamaël*.



IDÉE REÇUE N° 2

LE MARINIER EST UN NOMADE

Le métier a beaucoup évolué ! Aujourd'hui deux branches professionnelles dominent :

• **Flotte artisanale*** : 30 % de la flotte rhodanienne. Le batelier est propriétaire de son bateau. Il partage son travail avec au moins deux personnes.

• **Flotte industrielle*** : Elle se compose d'armateurs fluviaux propriétaires de plusieurs bateaux. Le marinier est salarié et alterne navigation et « repos » à la maison. Il travaille au sein d'un équipage constitué de six à huit personnes.

Dans les deux cas, le batelier possède un « pied-à-terre ».

* Représentées respectivement par la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) et le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF)

LES MÉTIERS

ARTISAN-BATELIER

Il doit savoir naviguer mais aussi gérer son entreprise.

BATELIER SALARIÉ

Il peut être commandant, premier capitaine, second capitaine, timonier, matelot-timonier, mécanicien, matelot-garde moteur ou matelot.



Un marinier à son poste.



IDÉE REÇUE N° 3

LES PONTS DE LYON SONT TROP BAS ET EMPÊCHENT LES BATEAUX DE PASSER!

On entend souvent dire que la traversée de Lyon est extrêmement difficile, voire impossible pour les bateaux de commerce. En réalité, c'est uniquement en période de grandes crues (en moyenne trois semaines par an) que certains bateaux peuvent rester bloqués, en attendant de pouvoir passer sous les ponts lyonnais : les fluvio-maritimes et les porte-conteneurs.

Le reste du temps, la traversée se fait sans problème. Avec toutefois une nuance : en raison de la hauteur des ponts de Saône, on ne peut empiler que deux rangées de conteneurs au lieu de trois ; ce qui représente déjà 2000 tonnes, soit environ 115 camions. Pas mal non ?

LE PORT DE LYON EDOUARD HERRIOT (PLEH) EN CHIFFRES (2010)

- Une plateforme multimodale de 184 hectares.
- Construit et exploité par la CNR depuis 1938.

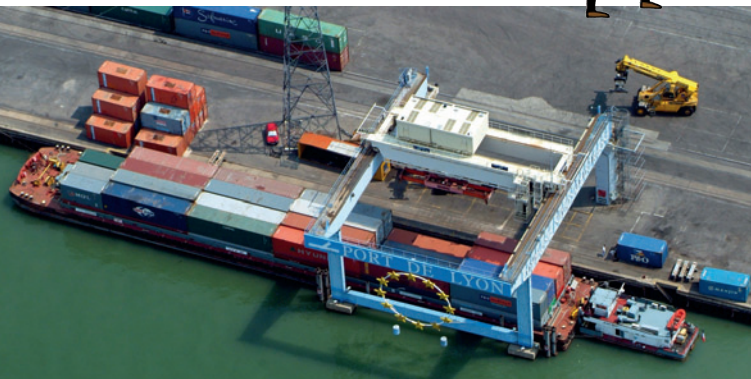
TRAFIC 2010 (EN TONNES)

Global : 10,3 millions.
Voie fluviale : 1,3 million.

- +12 % de croissance par rapport à 2009
- Conteneurs = 42 % du trafic.
- 900 bateaux et 1200 trains en moyenne par an.



Barge de conteneurs et pousseur au portique du PLEH.



IDÉE REÇUE N° 4

QUI DIT TRANSPORT FLUVIAL, DIT CONTENEURS



Les conteneurs ne représentent que 11 % du trafic global en France. Sur le Rhône leur nombre est en forte augmentation mais c'est le transport de produits en vrac qui domine le paysage fluvial : céréales et matériaux de construction et produits pétroliers en majorité... Auxquels s'ajoutent les « colis lourds ».*

* Le terme désigne des pièces « hors gabarit », particulièrement lourdes et encombrantes. Ex : une éolienne ou un réacteur de centrale.

2010 SUR L'AXE RHÔNE-SAÔNE

Trafic global :
1,6 milliard de t-km*

CONTENEURS

- 12 % du trafic avec une croissance de 7,4 %
- 88 % entre Lyon et Fos

* tonne-kilomètre

T-KM OU TONNE-KILOMÈTRE

Unité de mesure privilégiée par les professionnels, elle combine le poids transporté et la distance parcourue. Par rapport aux tonnes, les t-km ont l'avantage d'être « additives » et reflètent donc mieux l'intensité du trafic.

Chargement de céréales à Bollène.



IDÉE REÇUE N° 5

LE BATEAU? TROP LENT POUR ÊTRE COMPÉTITIF?

Un bateau avance à 15 km/h maximum, mais 7 jours sur 7. Quel autre transporteur est capable de déplacer 4000 tonnes en un seul voyage? Prenons par exemple le trajet Lyon/Fos-sur-mer: un convoi poussé chargé de 4000 tonnes le parcourt en 24 h, un camion en 4 h30: le trajet par la route est bien plus rapide (hors encombrement), mais si l'on



ajoute le temps nécessaire au chargement – déchargement des 200 camions équivalents à la barge, le calcul penche en faveur du fluvial! Beaucoup pensent que le fluvial n'est rentable que sur de longues distances. C'est faux! C'est le volume transporté qui comprime les coûts plus que la distance, plus on achemine de choses à la fois, plus le transport est rentable. Le calcul se fait au cas par cas en fonction de la position par rapport au fleuve des points de départs et d'arrivée (voir p.13).

LE FLUVIAL C'EST ÉCONOMIQUE!

1 convoi poussé de 4000 tonnes = 200 camions = 4 trains

Pour 1 tonne transportée, il faut 3,7 fois moins de carburant qu'en camion.

IDÉE REÇUE N° 6

LE TRANSPORT FLUVIAL C'EST RISQUÉ!

Les accidents de bateaux de commerce sont extrêmement rares, mais quand ils arrivent cela se voit... En effet, une barge échouée, c'est spectaculaire donc les médias en parlent! Pourtant, dans la majorité des cas, les conséquences matérielles et/ou environnementales sont minimales.

Si l'on croise la fréquence des accidents et leur gravité, le transport fluvial apparaît comme le mode de transport « terrestre » le plus sûr: plus sûr que le transport maritime et bien plus sûr que la route.

Le transport de matières dangereuses (hydrocarbures, gaz, produits chimiques,...) par le fleuve a beaucoup d'avantages: d'abord en termes de sécurité car la manutention est réduite (le risque s'accroît lorsqu'on déplace les produits), puis en termes de coûts engendrés en cas d'accident et aussi parce que la probabilité d'impliquer des tiers est très faible, contrairement aux accidents routiers.

UN MODE DE TRANSPORT SÛR ET SÉCURISÉ

3 x moins d'accidents que sur la route.

Grâce aux doubles coques, le risque de dégâts graves est extrêmement faible.



Convoi poussé à Sainte-Colombe-lès-Vienne.



Barge d'hydrocarbures arrivant au port de Fos-sur-Mer.



IDÉE REÇUE N° 7

BATELIER, UN MÉTIER D'HOMME ?

Les femmes batelières ça existe !

Rappel : on distingue deux branches dans la batellerie d'aujourd'hui, la flotte artisanale et la flotte industrielle (voir p. 5).

On estime à 50 % la proportion de femmes dans la batellerie artisanale (elles sont bien moins nombreuses dans la batellerie industrielle).

En effet les artisans-bateliers vivent pour la plupart en famille et les femmes travaillent autant que leurs compagnons : elles aident à la navigation et à la gestion de l'entreprise.

La vie familiale sur l'eau n'est cependant pas toujours facile, surtout quand il faut scolariser les enfants...



LA VIE DE FAMILLE SUR L'EAU

80 à 120 m² = la partie logement sur un automoteur de grand gabarit.

SCOLARISATION DES ENFANTS :
généralement en internat ou par correspondance.

LE TRANSPORT FLUVIAL, UN SECTEUR QUI RECRUTE !

Le renouvellement de la profession est un enjeu majeur pour les années à venir.

OÙ SE FORMER ?

Au lycée des Catalins de Montélimar (CAP navigation fluviale) et à l'ISNI de Chalon-sur-Saône (bac+2).

Batelière à son poste. Image extraite du film *Femmes de l'eau* de Jean-Louis Vey.



IDÉE REÇUE N° 8

LE BRUIT...? LES VAGUES...?

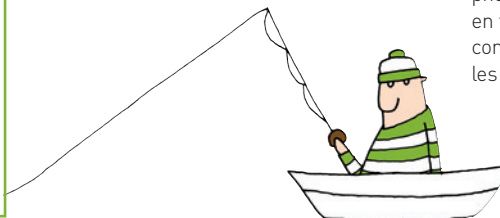
Le passage des bateaux constitue une nuisance sonore et abîme les berges

L'impact des bateaux de commerce sur les berges est limité. Il est d'ailleurs étonnant de constater que certains gros bateaux de marchandises produisent moins de vagues que les petites navettes ou le ski nautique ! Du point de vue du bruit, on se plaint plus de la circulation routière et du train que des bateaux qui passent, n'est-ce-pas ?

Et en cas d'augmentation du trafic ?

Pour les professionnels du secteur, le volume sonore ne constitue pas un obstacle au développement du trafic fluvial : les bateaux sont relativement silencieux et tendent à l'être de plus en plus grâce aux progrès techniques.

Quant au battillage (le déferlement de vagues dû au passage d'un bateau et qui abîme les rives), c'est un phénomène inévitable : il faut en tenir compte lorsqu'on conçoit les berges et bien sûr les entretenir régulièrement.



Berges du Rhône.



IDÉE REÇUE N° 9

LE TRANSPORT NE PEUT PAS SE DÉVELOPPER R. SUR LE RHÔNE ...

Il n'est pas connecté au reste du réseau fluvial européen à grand gabarit

Cette affirmation, souvent entendue, est battue en brèche par l'augmentation constante du trafic depuis 20 ans : l'axe Rhône-Saône constitue la voie navigable la plus longue de France et traverse quatre régions. Une liaison avec le réseau fluvial nord-européen contribuerait cependant à développer le trafic : un projet de canal Saône-Moselle est à l'étude.

LE TRAFIC A ÉTÉ MULTIPLIÉ PAR 3 DEPUIS 1991!

Croissance annuelle du trafic en 2010 : +9,4 %

Unité de mesure : la t-km (voir p.7)

ZOOM SUR LE FLUVIO-MARITIME (VOIR P.4)

Ce mode de transport représente 15 % du trafic rhodanien. Il se concentre entre Arles et Fos.

Principaux produits transportés :

vrac (produits agricoles, minerais, produits métallurgiques, engrais...) et « colis lourds » (voir p.7).

Exemple de trajets :

- Du Rhône vers la mer Baltique ou la mer Noire.
- De Mâcon à Charleston (USA) ou Tunis.

Le Rhône est certes isolé par rapport à ses « collègues » Rhin et Danube, mais, par les ports de Fos-sur-Mer et de Sète, il est ouvert sur la mer Méditerranée !



Navire fluvio-maritime sur le Rhône.



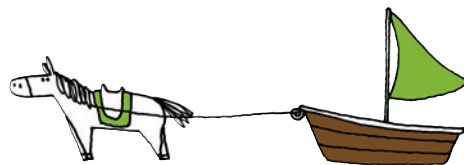
IDÉE REÇUE N° 10

LE TRANSPORT FLUVIAL C'EST DU PASSÉ

À l'heure du développement durable, beaucoup d'arguments plaident en faveur du transport par voie d'eau : économie de carburant, moins de camions sur les routes, plus de sécurité... Aujourd'hui, sur le plan strictement économique le bateau n'est pas toujours rentable face à la route.

Mais si l'on prend en compte les *coûts globaux*, qui incluent les émissions de CO₂, le fluvial ressort gagnant !

À moyen et long terme, le développement du trafic rhodanien nécessite des aménagements et une coordination efficace avec les autres modes de transport.



LE CHANTIER DU TUNNEL DE LA CROIX ROUSSE À LYON (COMMENCÉ EN FÉVRIER 2011) = LE FLUVIAL EST ÉCONOMIQUE ET EFFICACE SUR UN TRAJET COURT !

Les gravats sont évacués par voie fluviale jusqu'à Chasse-sur-Rhône (par la compagnie CFT Rhône-Saône).

- 6 000 tonnes par semaine.
- L'équivalent d'environ 250 allers-retours de camions.
- Un impact CO₂ quatre fois moins important que par la route.
- Une économie d'environ 10 000 litres de carburant par semaine.

Le port de Villefranche-sur-Saône vers 1900.



UN POINT SUR LE TOURISME ET LA PLAISANCE

Le tourisme fluvial et la plaisance recouvrent notamment :

- Les croisières fluviales de plusieurs jours à bord de paquebots à passagers.
- Les voyages privés à bord de bateaux habitables.
- Le nautisme de proximité avec la pêche en barque, l'aviron, le canoë-kayak...

Croisières, yachting, promenades au fil de l'eau... Des activités en plein essor

Sur le Rhône, en 10 ans, le nombre de voyageurs est passé de 80 000 à 150 000 voyageurs annuels !

Le comptage des passagers se fait au moment du passage des écluses : une vingtaine de nationalités sont représentées. Les plaisanciers sont généralement originaires du nord de l'Europe (Angleterre, Norvège, Finlande...) tandis que les croisiéristes sont plutôt Allemands, Anglais, Suisses et Français. 80 % du trafic se concentre entre les mois de mai et septembre.

Paquebot de croisière sur le Rhône.



LES CROISIÈRES...

En forte croissance depuis plusieurs années, les croisières offrent une nouvelle façon de découvrir villes et paysages et l'offre tend aujourd'hui à se diversifier.

- **Sur l'axe Rhône-Saône** : une dizaine de compagnies et 16 paquebots présents en 2011.
- **Durée moyenne des croisières** : 7 jours.
- **Trajet le plus courant** : Chalon-sur-Saône / Lyon / Arles (et inversement).
- **Taille et capacité moyenne** : 110 m de long x 11,5 m de large / 130 passagers (max. 160).

Les ports ou haltes de plaisance

Le plus souvent payants, ils permettent aux voyageurs de s'amarrer et de bénéficier de services comme l'accès à l'eau potable et à l'électricité, aux sanitaires, aux pompes à carburant, au carénage (entretien et réparation des bateaux).

Les principaux : Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire), Les Roches de Condrieu (Isère), l'Épervière à Valence (Drôme), Arles, Port-Saint-Louis (Bouches-du-Rhône). Ces sites sont gérés par les collectivités locales ou les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI).

LE PORT DE L'ÉPERVIÈRE À VALENCE : LE PLUS GRAND PORT DE PLAISANCE FLUVIAL DE FRANCE.

À une journée de bateau de la mer Méditerranée, le port de plaisance de l'Épervière sur le Rhône est opérationnel depuis 1978. Étendu sur 10 hectares, il a une capacité de 480 places et est géré par la CCI de la Drôme.

Le port de l'Épervière à Valence.





Recherche documentaire et rédaction

Agnès Lory

sous la direction d'André Vincent

Recherches iconographiques

Sophie Vuillemand

Conception graphique et illustrations

Perluette/Carole Perret

Remerciements particuliers

Alain Biechel (AGIS S.A.S)

Rachid Bioud (VNF)

Angélique Canu (CFT Rhône-Saône)

Viviane Dubourg (AFB Bassin Rhodanien)

Gilles Durel et Estelle Peyre (CNR)

Michel Raffin (Alliance des Rhodaniens)

Lionel Vandeville (A.P.R.E.S)

Et l'association PROMOFLUVIA

Crédits photographiques

CFT p.05/09

CNR p.08

Maison du Patrimoine

de Villefranche-sur-Saône p.13

VNF p.04/12

Jacques Forêt p.15

Clémentine Hervault p.11

Marc Perrey p.14/16

Eric Soudan p.06

Jean-Louis Vey p.10

C. Moirenc/photothèque CNR p.07

Ce livret a été
réalisé grâce
au concours de :



Compagnie Nationale du Rhône
L'ÉNERGIE À L'ÉTAT PUR



RhôneAlpes



Cette opération est
cofinancée par l'Union
Européenne. L'Europe
s'engage en Rhône-Alpes
avec le FEDER.

