

Vienne

## VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION

# Le fleuve Rhône (épisode 2) : un potentiel de fret sous-exploité

Clément GRILLET

---



*Le Rhône vu du ciel, à la hauteur du quartier de L'Isle à Vienne et de Sainte-Colombe, rive droite. Photo Actua Drone Thierry Eyraud*

**De la Suisse à la Méditerranée, le Rhône serpente sur 813 km et borde plusieurs communes de Vienne Condrieu Agglomération. Le fleuve offre un fort potentiel mais reste sous-exploité selon certains. Comment pourrait-il être mieux utilisé ?**  
**Deuxième volet de notre dossier : le fret.**

Et si la voie fluviale devenait la norme pour le transport de marchandises ? On en est encore loin mais cette question est d'actualité, à une époque où la prise de conscience du réchauffement climatique n'a jamais été aussi forte.

En se penchant sur les chiffres de l'année 2019, pas moins de 4,4 millions de tonnes et 84 335 conteneurs ont été transportés sur le Rhône, d'après les données de la Compagnie nationale du Rhône (CNR).

Ce n'est pourtant qu'une petite partie de ce que le fleuve pourrait absorber. « Le Rhône est largement sous-exploité par rapport à d'autres voies navigables en Europe, assure le maire de Chasse-sur-Rhône, Christophe Bouvier. La voie d'eau est sous nos yeux et a été utilisée pendant des années : on trouve encore des traces de chemins de halage. Mais des décisions stratégiques n'ont pas été prises, notamment sur le canal Rhin-

Rhône qui permettrait de relier l'Europe du Sud à l'Europe du Nord. C'est un chaînon manquant du maillage du territoire. »

Cette sous-exploitation, la CNR la confirme. « On pourrait multiplier par quatre les trafics actuels sans avoir besoin d'investir davantage », estime Clémence Aubert, responsable du département pilotage stratégique et missions d'intérêt général à la CNR. Car de nombreuses infrastructures requises pour le fret sont déjà en place. Christophe Bouvier énumère : « On a une voie d'eau quasiment aménagée, avec des points d'accès, des écluses, le port Édouard-Herriot à Lyon, la zone de Loire-sur-Rhône, [la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons](#) ... Il y a tout pour que ça réussisse ! »

D'autant que le transport fluvial ne manque pas d'atouts. « Il a des avantages certains par rapport au transport routier, notamment en termes de fiabilité car on ne rencontre pas encore de situations d'embouteillages sur le fleuve, insiste Clémence Aubert. Même si c'est un peu plus long, on est sûr du temps de trajet de la barge. » Autre avantage de taille : la sécurité, puisque l'accidentologie est extrêmement faible sur le fleuve.

Sans oublier l'enjeu phare du XXI<sup>e</sup> siècle : l'écologie. « On a ce défi du changement climatique devant nous, que de moins en moins de personnes peuvent contester puisque les faits sont là, lance Christophe Bouvier. Or le trafic est la première source d'émissions de gaz à effet de serre. » Et Clémence Aubert d'appuyer : « Une tonne transportée par le fleuve rejette trois à quatre fois moins de CO2 que par la route. »

Ajoutez à cela une capacité d'emport, pour les plus grands convois fluviaux à deux barges, de 4 400 tonnes de chargement – l'équivalent de 220 camions – et le tableau a de quoi faire rêver. Sans compter que cela offre une réponse aux difficultés des transporteurs à recruter des routiers.

Financièrement enfin, « le coût d'un conteneur pour un trajet Marseille-Lyon est 15 à 25 % moins cher en passant par le fleuve que par la route », souligne la CNR. De quoi se demander ce qui freine encore les entrepreneurs. Une question à laquelle Clémence Aubert a un début de réponse : « C'est très culturel : le transport routier paraît plus simple, sans intermédiaire, là où le fleuve nécessite plusieurs maillons dans la chaîne logistique. »