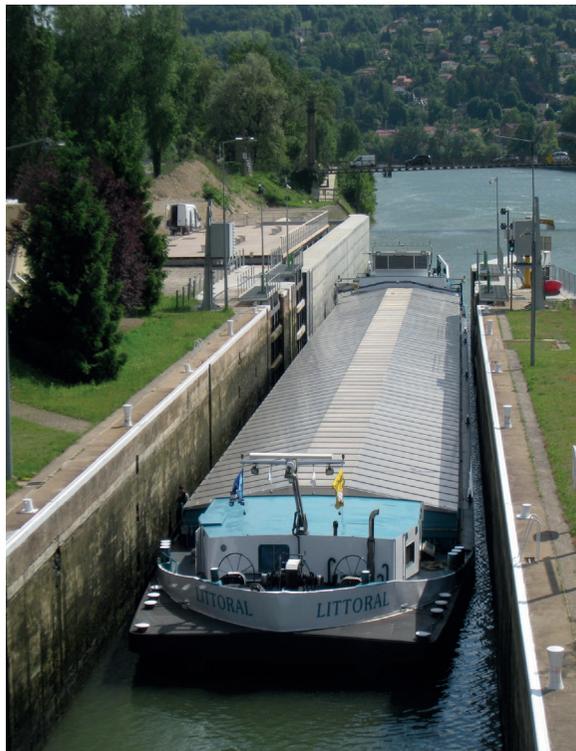


# Les acteurs du projet



Entrée dans l'écluse d'un automoteur chargé de marchandises

## Maîtrise d'ouvrage et conduite d'opération :

Voies navigables de France  
Direction territoriale Rhône Saône

## Maîtrise d'œuvre :

CNR Ingénierie

## Groupement d'entreprises en charge des travaux :

Tournaud (mandataire), Soletanche, Ducrocq et MCC

Flashez-moi!



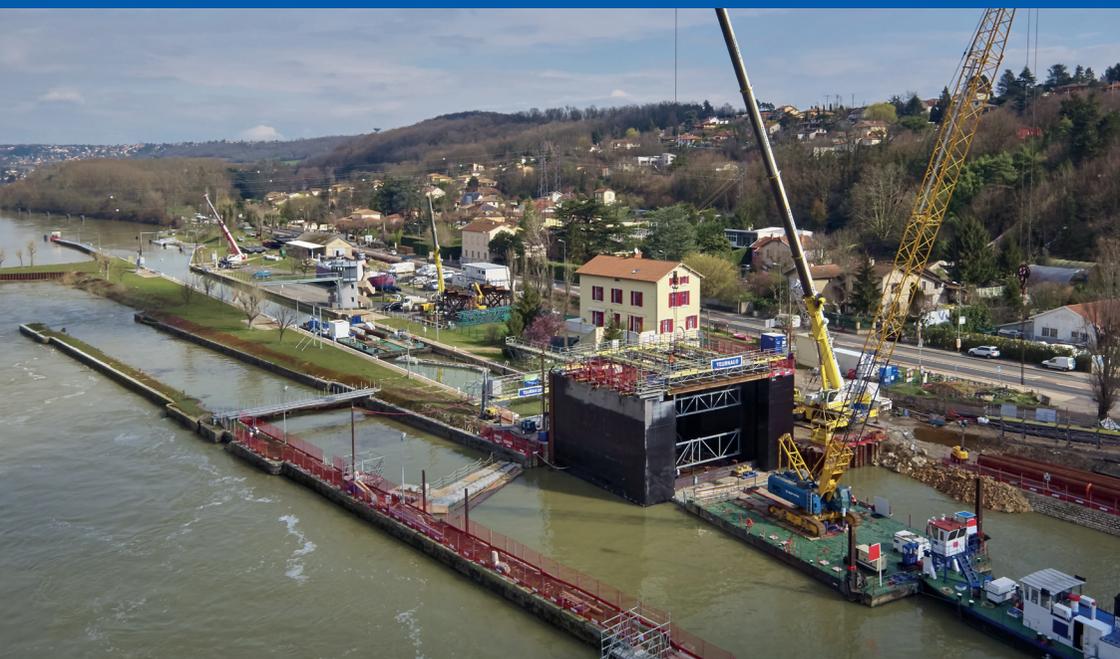
Le timelaps du chantier en 3min18

# Le financement du projet

D'un montant de 14 M€, cette opération de modernisation a été cofinancée dans le cadre du Plan Rhône par VNF (71%), la Région Auvergne-Rhône-Alpes (22%) et l'Union européenne (7%).



# Allongement de l'écluse de Couzon-Rochetaillée



Un chantier hors normes :  
**seulement 10 jours** pour allonger l'écluse de 10 mètres et  
permettre le passage de **convois de 190 mètres**

# Le site éclusier de Couzon-Rochetaillée

Situé sur l'axe fluvial Saône Rhône à grand gabarit (550 km entre le port de Pagny en Côte-d'Or et la Méditerranée) et plus exactement à 15 km en amont de Lyon sur la Saône, dans le département du Rhône, il se compose d'une écluse et d'un barrage associé à une micro centrale.

Près de 5 000 bateaux empruntent cette écluse chaque année.

Avant travaux, **l'écluse** de 184 mètres, obligeait les convois poussés de 190 mètres (un pousseur + deux barges l'une derrière l'autre) à passer chaque barge indépendamment, soit une durée totale de franchissement de l'écluse de 2 à 4 heures.



**L'allongement réalisé permet désormais le passage du convoi en une fois et en seulement 20 minutes**

Un convoi poussé de 190 mètres équivaut à 220 camions ou 4 trains et permet de transporter **4400 tonnes de marchandises**.



Barrage de Couzon-Rochetaillée

**Le barrage** permet le maintien du niveau d'eau du bief amont. La navigation est donc assurée toute l'année même en saison sèche (période d'étiage).

Ce barrage à clapets entièrement automatisé, permet des manœuvres simplifiées, notamment en période de crues où le barrage s'efface totalement pour un écoulement libre de la rivière.



## Un chantier hors normes

Les travaux permettant d'augmenter la longueur utile de l'écluse ont été conçus pour perturber le moins possible son exploitation en s'inscrivant dans la période d'arrêt de navigation habituelle de 10 jours consécutifs par an (chômage).

Pour cela, **un caisson d'allongement** a été préfabriqué puis assemblé au port Edouard Herriot à Lyon. Il a ensuite été acheminé par flottaison sur la Saône jusqu'à proximité de l'écluse. En mars 2016, durant le chômage, le caisson a été mis en place à l'aval de l'écluse, puis totalement immergé. Une fois la structure à bonne profondeur et dans le bon alignement, un béton spécifique a été injecté dans le caisson pour le maintenir en fond de rivière.

L'allongement a ensuite été mis à sec par batardage\* pour poser les nouvelles portes d'écluse.

\*Batardage : pose d'éléments (batardeaux) permettant la mise à sec d'un ouvrage (écluse, barrage...)



Mise en place du caisson

## Les murs guides et le belvédère

**Un mur guide** de 90 mètres situé en rive gauche à l'aval de l'écluse a été construit suite à l'allongement. Il permet aux bateaux montant la rivière de venir s'appuyer sur cette structure pour s'engager en toute sécurité dans le sas de l'écluse. Il est surmonté d'un **belvédère** de 500 m<sup>2</sup> ouvert au public, permettant de visualiser l'ouvrage dans son ensemble et d'assister aux opérations d'éclusage.

Un autre mur guide plus court (15 mètres) a été construit en rive droite de l'écluse.

