



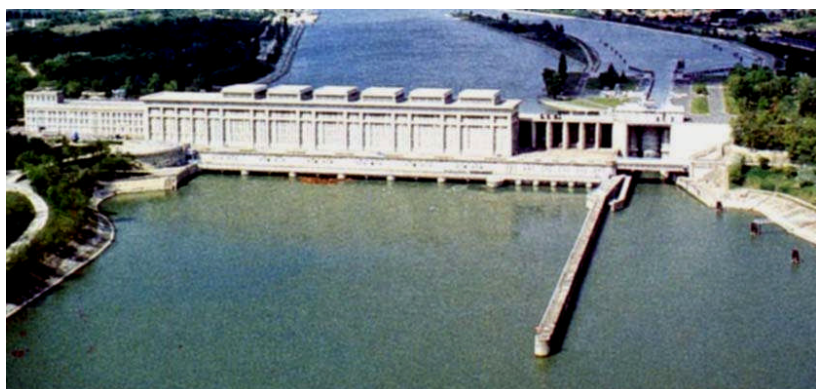
La navigation sur le Rhône n'est pas celle du Rhin certes, mais on fait de temps en temps quand même la queue aux écluses (ici, de mémoire, à celle de *Caderousse*).

Un porte-conteneurs suivi d'un convoi poussé de 150 m

(« mon » bateau à passagers, prioritaire, est devant)

L'**aménagement du Rhône** a débuté en 1948 et s'est poursuivi pendant plus d'une trentaine d'années. C'est la CNR (créée en 1933) qui s'en est chargée, avec plusieurs missions :

- **faciliter la navigation** évidemment, en approfondissant le chenal et en le balisant, en créant des dérivations, en construisant des barrages pour garantir un niveau minimum, même à l'étiage
- **favoriser le développement agricole** en engageant d'importants travaux de protection contre les inondations et, à l'inverse, d'irrigation (réseaux par aspersion de dizaines de milliers d'hectares)
- **produire de l'électricité** par la construction, échelonnée entre 1952 (Donzère-Mondragon) et 1980 (Vaugris), de dix-neuf centrales hydroélectriques fournissant 16 milliards de kWh.



Cet aménagement, dit de Donzère-Mondragon, comporte une usine hydroélectrique qui porte le nom de d'André Blondel et l'écluse de Bollène aussi appelée écluse St-Pierre. (Vue d'avion, doc. CNR)

A noter que c'est la CNR (Cie Nationale du Rhône) qui gère le fleuve et non VNF (Voies Navigables de France) qui gèrent elles les 6 500 km de « voies intérieures »... (tel est leur nom !).

Même usine que ci-dessus, mais vue au raz de l'eau (doc. FM)

A droite, entrée de l'écluse

Cette écluse, comme toutes celles du Rhône entre Lyon et la Méditerranée, est au **gabarit international**, dit « grand gabarit » : **195 x 12 m**, ce qui permet le passage de convois poussés (porte-conteneurs par exemple ou transport de voitures en pontée) de 190 m de long et de 11,40 m de large, allant jusqu'à 3 000 t (bon, d'accord, on est loin des Batillus et autre Prairial ou encore « 12 000 boîtes »).

