

CNR en bref

CNR est le concessionnaire du fleuve Rhône depuis 1934 avec 3 missions solidaires : produire de l'hydroélectricité, développer la navigation, favoriser l'irrigation des terres agricoles. Ainsi CNR entretient le lit du fleuve pour permettre la navigation toute l'année sur le chenal navigable doté de 14 écluses à grand gabarit, entre Lyon et la Méditerranée. Elle possède aussi 17 sites industriels et portuaires dont le Port de Lyon. Acteur majeur de l'axe MeRS (Méditerranée-Rhône-Saône), CNR contribue à dynamiser le trafic fluvial.

2 rue André Bonin
69316 LYON CEDEX 04
FRANCE
t. +33(0)4 72 00 69 69



cnr.tm.fr

L'énergie est notre avenir, économisons-la !



Graphistar 04/2025 - Photos © Filmatic production - © Camille Moirenc, ©CNR - Imprimé sur papier 100 % recyclé.

DRAGAGE DU CHENAL LAFARGE ET DU BASSIN DE VIREMENT

Pour la décarbonation du transport
de marchandises sur votre territoire



L'énergie au cœur des territoires

Pourquoi un dragage du chenal Lafarge ?

Dès sa création, le groupe Lafarge, implanté au bord du Vieux Rhône du Teil, a utilisé le fleuve comme moyen d'acheminement des matériaux entrant dans la fabrication du ciment.

Aujourd'hui, le groupe Lafarge s'est fixé un objectif ambitieux de décarbonation et souhaite recourir plus largement au transport fluvial pour éviter le transport plus polluant par la route. CNR et le groupe Lafarge projettent donc de réaliser les dragages nécessaires à la remise en état du chenal et de l'appontement fluvial pour mi-2026.

Cette action s'inscrit pleinement dans la démarche de l'axe Méditerranée Rhône Saône qui vise à réindustrialiser et décarbonner les industries grâce notamment au développement du transport fluvial.

Qu'est-ce qu'un dragage ?

Au fil des ans, des sédiments fins (sable) et grossiers (cailloux) se déposent naturellement dans le lit des cours d'eau créant ainsi des hauts-fonds qui empêchent la navigation. Pour redonner au Rhône une profondeur utile aux bateaux, on utilise une pelle embarquée sur un ponton flottant qui racle le fond de la rivière pour en extraire les plus gros éléments. Ceux-ci sont ensuite transportés puis restitués au Rhône grâce à des barges à clapet fendable (navires qui s'ouvrent en leur centre).

VOLUME TRANSPORTÉ SUR LE FLEUVE :

80 000 à 100 000 tonnes par an

soit l'évitement de 5 000 camions sur les routes.



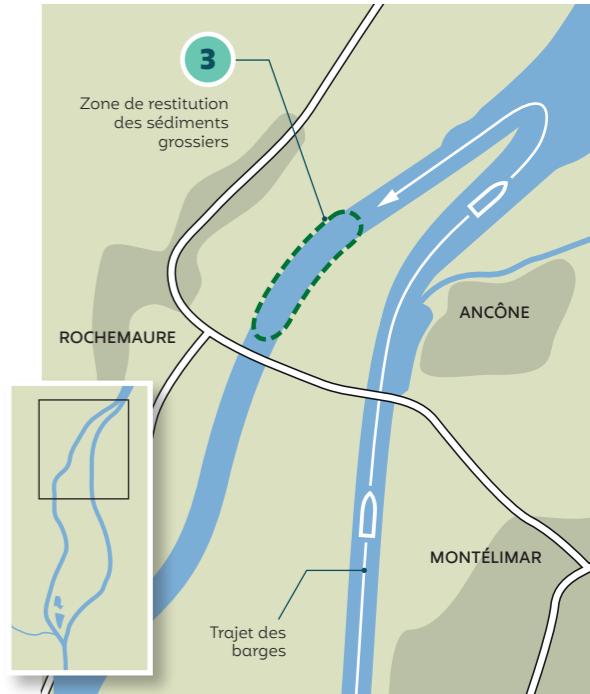
Date des travaux
SEPTEMBRE À DÉCEMBRE 2025

1 Enlèvement des sédiments :
sur une distance de 4 km entre le ponton Lafarge et la confluence du Rhône et du Vieux-Rhône. **11100 m³ de sédiments à draguer.**

2 Restitution des sédiments fins :
à l'aval du pont de Viviers. **4600 m³ estimés.**

3 Restitution des éléments grossiers :
Ils seront acheminés par barge jusqu'au quai Gournier (en rive gauche du canal d'aménée de Montélimar) pour être transférés dans des camions et restitués au Vieux-Rhône de Montélimar à l'amont de la passerelle de Rochemaure. **6500 m³ estimés.**

Cette restitution est une exigence réglementaire. Cette réinjection n'aura pas d'impact sur la gestion des crues au niveau du Vieux Rhône de Montélimar. Une étude préliminaire justifiant d'une non-aggravation des écoulements dans le Vieux Rhône a été menée avant la réalisation du dragage.



Une prise en compte de l'environnement

- Réinjection des matériaux dans le Vieux Rhône pour améliorer le transit sédimentaire vers la mer Méditerranée
- Etude naturaliste faune flore de 2020 à 2024 pour mieux définir le projet de dragage
- Etude naturaliste faune flore à l'été 2025, avant le dragage, pour protéger les espaces patrimoniaux décelés
- Choix de la période de dragage en évitant les périodes sensibles pour la faune et la flore
- Mesure de la turbidité du fleuve pour vérifier l'absence d'incidence sur les milieux aquatiques
- Enlèvement de la jussie, espèce envahissante



Jussie