

## LES "5 à 7" de PROMOFLUVIA

### EN ASSOCIATION AVEC L'ALLIANCE DES RHODANIENS

Journée du 5 mars 2009

### Sur le thème "LE PORT EDOUARD HERRIOT DANS LA VILLE"

Poursuivant nos rencontres "5 à 7", c'est devant une cinquantaine d'adhérents, communs à nos deux associations, que **Jean-Louis GENIN** a introduit cette troisième séance sur un thème choisi en concertation avec la **CNR**.

Il présente les intervenants, en rappelant l'importance du port de Lyon pour la ville et l'agglomération, avec un intitulé de cette rencontre qui aurait pu être "**un fleuve, une ville !**".



**Roland BERNARD**, Vice-Président du Grand Lyon chargé des fleuves, aménagement et usages, rappelle le partenariat de qualité qu'il entretient avec **VNF** et la **CNR** pour soutenir les différents dossiers qu'il a en charge au titre de ses fonctions, en bénéficiant de leur expérience ainsi que de celle des professionnels du transport par voie d'eau, des croisiéristes ou d'associations comme Promofluvia ou l'Alliance des rhodaniens. Il souhaite vivement le développement économique du port E. HERRIOT dans l'intérêt de tous les rhodaniens.

Les projets du Grand Lyon pour le nouveau mandat concernent, notamment, l'aménagement des rives de la Saône dans la ville jusqu'à la confluence et il rappelle que vient d'être mise en place la passerelle piétons au-dessus de la darse du quartier de la confluence, passerelle qui sera ouverte au public dès juillet prochain ainsi que 2,5 km de promenade aménagée.

Les occasions de travailler ensemble en concertation et partenariat ne manquent donc pas !

**Michel COTE**, Directeur délégué au développement économique et social de la CNR, remercie Promofluvia et l'ADR pour cette rencontre et confirme que Roland Bernard est très présent sur tous les sujets qui intéressent les institutionnels. Il rappelle que le port a été créé en 1937 et s'est beaucoup développé à partir de 1967 avec la construction du barrage de Pierre Bénite. Le terme de la concession est fixé en 2023. Une de ses caractéristiques étant qu'il ne peut plus s'étendre, le renouvellement de ses "clients" se décide désormais après appel d'offres en fonction des trafics fluviaux attendus. Les élus ont compris l'intérêt et le rôle du port dans la ville ce qui s'est traduit, en septembre 2005, par la signature d'une **charte partenariale** entre **l'Etat, le Grand Lyon, le Conseil Régional, les villes de Lyon et Saint Fons, VNF** et la **CNR**, avec, pour objectifs, d'affirmer le rôle stratégique du port et définir des axes prioritaires pour son développement futur.

Les objectifs sont : de repenser le port dans la ville, tout en affirmant son identité et son rôle économique et en l'insérant dans le tissu urbain environnant.

Les moyens sont : le respect d'une charte de qualité architecturale et paysagère et d'un schéma stratégique fixant des objectifs d'évaluation à moyen et long terme du site portuaire. L'accès visuel du port va être revu, notamment l'entrée de St Fons dès cette année et la rue de Fos-sur-mer d'ici 3 à 5 ans, une trame végétale avec des constructions de qualité architecturale seront désormais la règle, les besoins des marinières seront pris en compte avec un "centre de vie"

Des freins au développement existent toutefois en interne (les dépôts pétroliers ne seront pas déplacés avant 2023, l'existence du plan vigipirate, ..) et en externe (le plan de prévention aux risques industriels le projet de TOP,...)

**Anne ESTINGOY**, rappelle le rôle du port dans le bassin et constate qu'il est une chance pour la métropole de Lyon qui consomme et produit beaucoup de marchandises. Un lien très fort existe entre Marseille, Lyon et le nord de la Saône. Bien que les trafics aient légèrement baissé en 2008, du fait surtout des grèves du port de Marseille, le trafic du port a été multiplié par 2 en 10 ans, avec un trafic des conteneurs transportés de 50% par la route et 50% par fer ou eau. Or, si le port n'existait pas, aucun conteneur ne transiterait par le Rhône ou la Saône !

**Philippe MARGHERINI**, Directeur du port de Lyon-Edouard Herriot, rappelle les ambitions du port au service de l'agglomération. Il s'agit d'abord de confirmer sa présence dans la ville comme un atout, à condition de l'adapter à son environnement.

Le port de Lyon s'étend sur 14ha en une plateforme multimodale directement connectée aux autres réseaux. Il est divisé en 3 zones-privatives : dépôts pétroliers, port public de conteneurs avec les terminaux 1 et 2 qui a peu évolué intra-muros au cours des décennies antérieures.

Il sert de double entonnoir avec des importations (conteneurs, hydrocarbures, métallurgie, construction,...) et des exportations (céréales, recyclage, export des PME, ..). En 2008 ce sont 10,8 millions de tonnes de marchandises qui y ont transité, dont 26 % par fluvio-maritime et 18% en navigation intérieure. Il représente un outil en faveur du développement durable pour l'agglomération du fait de la massification des marchandises transportées qui permet, avec l'inter-modalité (route, autoroute, eau, fer), de réserver les trafics routiers aux dessertes locales. Il va désormais devoir évoluer en s'adaptant à son environnement qui, lui, a beaucoup évolué; depuis l'origine où le port était excentré par rapport à la ville !

**Pascal BEAUVÉRIE**, Responsable de l'aménagement du territoire à la CCI de Lyon, conclut sur l'intérêt de cette rencontre et des exposés réalisés. Il souhaite que l'avenir aille dans le sens du rayonnement de ce port, avec le développement de sa fonction logistique.

### **Réponses des intervenants aux Questions posées après les exposés**

- sur l'implantation de nouvelles entreprises dont l'amortissement dépasse le terme de 2023, l'accord de l'Etat et de VNF peut être demandé, afin de ne pas pénaliser l'évolution du port.
- sur la coordination entre les ports et les CCI, le schéma portuaire de bassin de 1997 veillait déjà à la complémentarité des plateformes. Un nouveau schéma a été élaboré dans le cadre du Plan Rhône, de Pagny à Arles, qui tient compte de l'inter-modalité Fer/Fleuve. Pour l'agglomération lyonnaise, des plateformes secondaires du port sont recherchées.
- sur le canal Rhin/Rhône à grand gabarit la question reste encore tabou, mais le projet Saône/Moselle avance et donnera lieu bientôt à un débat public.
- la zone des conteneurs qui peut en accueillir actuellement 57000 pourrait passer à 125000.



**Jean-Louis GENIN**, après avoir remercié chaleureusement les intervenants pour leurs exposés, rappelle que, pour progresser, il faudra la volonté de travailler tous ensemble. Il invite ensuite chacun à continuer questions et réponses autour d'un buffet.