

## Compte rendu du « 5 à 7 » du 30 juin 2022

### Le Schéma portuaire lyonnais et de ses territoires d'influence

**Gilles DUREL** ouvre la réunion, il vient d'être prévenu d'un empêchement de dernière heure de M. Jean-Charles KOHLHASS Vice-Président de la Métropole de Lyon.



Le schéma portuaire lyonnais et de ses territoires d'influence est une déclinaison du schéma portuaire de la vallée du Rhône. Il date de 2015 et l'objectif de ce soir est de le revisiter en fonction de tout ce qui s'est passé depuis au niveau économique et au niveau politique ainsi que les nouveaux projets à l'étude comme la logistique urbaine et les navettes fluviales.

Il laisse la parole à Pierre Gras pour un tour d'horizon historico-géographique des ports de Lyon.

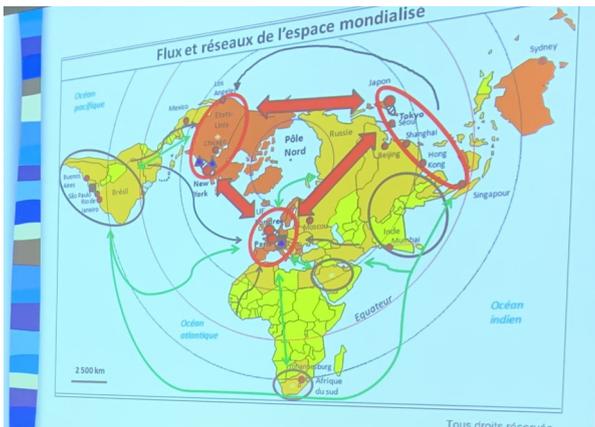
**Pierre GRAS** évoque, à l'aide de cartes, le déplacement des ports lyonnais dans le temps. D'abord sur la Saône, aux pieds des deux collines, depuis la période romaine. Cette organisation s'améliore à la Renaissance avec un chapelet de ports. Les grandes crues de 1856 viennent perturber la pérennité de ce système. Les autorités décident d'engager des grands travaux d'endiguement avec le relèvement des quais. A peine quarante ans plus tard arrivent les docks de la compagnie HPLM. En 1926 c'est le début d'une organisation industrielle avec la naissance du port Rambdaud et un raccordement ferroviaire qui crée une forme de multimodalité.

Cette organisation repose toujours sur la Saône mais se rapproche de la Confluence que l'on va franchir, en raison de questions géopolitiques et de disponibilités foncières, en 1933, sous l'impulsion du maire de Lyon, Edouard Herriot, avec la création du port qui porte son nom. Par ailleurs de grands travaux d'endiguements et de production d'électricité sont confiés à la CNR.

Ces travaux permettent au port de Lyon de devenir un grand port industriel, pas seulement réservé au stockage d'hydrocarbures, mais avec une accélération des flux ces dernières années, notamment les conteneurs.



Quelques cartes permettent de voir que le port de Lyon n'est pas relié au réseau des voies fluviales européennes. On voit une forme de structuration entre Marseille et Pagny, sur le secteur à grand gabarit, une dizaine de ports sur un rythme assez intéressant tous les cinquante kilomètres avec une spécialisation économique sauf pour le port de Lyon.



D'autres cartes montrent les trafics mondiaux, elles permettent de relativiser la place des ports français et elles montrent l'importance des ports asiatiques, notamment chinois. Les ports d'Europe du nord (Belgique, Hollande) se sont organisés pour capter une importante partie du trafic fluvial à destination de l'Europe au détriment des ports français.

La fin de l'exposé se termine par des exemples de valorisation des éléments patrimoniaux portuaires industriels (silos, portiques...) et de mobilités du futur (téléphérique, bateaux électriques).

**Florent DUPRE** Directeur du port de Villefranche sur Saône indique que ce port est surtout tourné vers les produits du BTP en raison de la présence d'une grande entreprise locale, mais aussi le trafic vers le sud de la vallée (Arles). Les réflexions actuellement portent sur la façon de relier la région du Beaujolais avec la métropole lyonnaise dans un climat de données économiques changeantes. Le fluvial pourrait apporter des réponses de logistique urbaine depuis le port de Villefranche pour la desserte de Lyon.



**Nicolas CHARTRE** de VNF présente à l'aide d'un diaporama, le schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence. Ce territoire se situe entre les ports de Villefranche, au nord, et de Salaise-Sablons, au sud.

Ce schéma, piloté par VNF, a été réalisé en concertation avec les acteurs locaux EPCI et CCI. L'idée était de rechercher l'interdépendance des ports plutôt qu'une concurrence néfaste. Cette démarche a conduit à étudier les flux par filière en prenant en compte l'intermodalité.

Par exemple, la filière conteneurs se développe uniquement sur le port de Lyon, il commence à exister à Loire sur Rhône, sans doute plus tard à Salaise.

- Le port de Villefranche où il faut conforter le grand port vraquier sur les filières BTP et agro-alimentaires essentiellement.
- Le port de Givors/ Loire sur Rhône devra faire l'objet d'un plan de développement.
- Au port de Salaise-Sablons développement à venir des fonctions régionales en relais du PLEH sur les filières conteneurs, agro-alimentaires et autres pondéreux avec l'accueil des stockages de céréales de PLEH. Préservation du foncier pour le développement à long terme (procédure ZAD) au-delà du périmètre actuel de la ZAC.
- Pour le port de Lyon : conforter la filière conteneur, délocaliser à Salaise le silo céréalier, limiter l'impact du PPRT en étudiant l'évolution des stockages d'hydrocarbures, mieux intégrer le port et développer les filières des services à l'agglomération et de l'économie circulaire (logistique urbaine, BTP, déchets,...).

**Clémence AUBERT** de la CNR fait le point, avec un diaporama, sur les ports du Rhône dans le cadre du schéma portuaire.

- Pour le port de Lyon : conforter et limiter la filière conteneur à 200 000 EVP/an, limiter l'impact du PPRT et étudier les différents scénarios d'évolution des stockages d'hydrocarbures, mieux intégrer le port et développer les services à l'agglomération (logistique urbaine, BTP, déchets,...), délocaliser le silo céréalier au port de Salaise et, à terme, poursuivre le développement du port vers des fonctions de desserte du cœur de l'agglomération.
- Pour le port de Salaise-Sablons : développer les fonctions régionales en relais du port de Lyon pour les conteneurs, l'agro-alimentaire et les autres pondéreux, accueillir les stockages de céréales et réduire la contrainte du PPRT.

En outre, il faut préserver le foncier au-delà du périmètre de la ZAC, pour les futurs développements.

- Pour le port à Solaize : développer le site sur l'économie circulaire en lien avec le port de Lyon notamment sur les matériaux et déchets du BTP.
- Pour le port de Givors Loire sur Rhône : relancer la démarche partenariale de cadrage du plan de développement du site, en lien avec l'atout que constitue la darse, en sachant qu'il n'y aura pas de plateforme publique à conteneurs. L'animation de la charte de partenariat est assurée, depuis 2018, par l'agglomération de Vienne Condrieu. L'arrivée du groupe Combronde a dynamisé ce site. La CNR a investi dans le renforcement du quai et de la plateforme ainsi que la création d'une quatrième voie ferrée.



**Benoit DEMONGEOT** conseiller mobilité infrastructures à la Métropole de Lyon intervient en visioconférence, en remplacement de M. Kohlhas empêché.

La dynamique actuelle du transport fluvial se développe à plusieurs échelles. A l'échelle urbaine on vient d'inaugurer le service ULS, de logistique urbaine de desserte du dernier kilomètre, entre le port de Lyon et le pont Morand. La Métropole pousse pour que des entreprises en lien avec la voie d'eau s'installent sur le site du port afin d'utiliser le fleuve pour la desserte de l'agglomération.

Il s'agit aussi de réserver des emplacements sur les berges pour cette logistique urbaine. C'est d'ailleurs le rôle du schéma d'usage des berges des fleuves (SURF) à l'étude en concertation avec VNF et CNR. Compte tenu des différents usages qui se développent sur les berges on est amené à réfléchir à des quais mixtes avec des créneaux horaires pour les différentes activités.

Le site de Genay a été identifié comme une possibilité de base de logistique pour les matériaux de chantier et le BTP.

Le projet pour l'incinérateur de Gerland est de le mettre vraiment à bord d'eau pour utiliser le fleuve à la fois pour le transport de ses mâchefers et pour accueillir les déchets d'autres villes de la vallée du Rhône afin de les traiter.

La Métropole compte utiliser certains leviers pour donner un coup de pouce aux modes de transports les plus vertueux et décarbonés en réglementant les horaires de livraison. Sur le secteur alimentaire, la Métropole a aussi la volonté de mettre en rapport les producteurs de la région avec les transformateurs, traiteurs et restaurateurs avec une logistique vertueuse et adaptée.

**Nicolas CHARTE** intervient pour donner des précisions sur le SURF (schéma d'usage des berges des fleuves à Lyon) : cette démarche est pilotée par VNF en collaboration avec la Ville et la Métropole de Lyon. Elle doit aboutir à une sorte de PLU des berges où tous les usages et activités doivent trouver leur place. Pour la logistique urbaine une première expérience a commencé avec un test, sur le site le plus facile dans l'immédiat (quai de l'hôtel de ville, sur le Rhône), avec comme opérateur la société ULS qui a déjà une expérience à Strasbourg. Ce n'est qu'un début et VNF va lancer des appels à projets pour que d'autres opérateurs puissent se positionner sur d'autres sites.

**Grégory COQUEL**, responsable exploitation du port de Vienne-Sud Salaise Sablons explique que le port est en pleine restructuration après la forte diminution des stockages de charbon. Après deux années difficiles, des synergies se mettent en place, avec les acteurs locaux, et notamment la CCI Nord Isère, pour promouvoir le fleuve et le ferroviaire. Pour l'instant le fer a pris une part plus importante mais tout est fait pour que la part du fluvial augmente dans les projets en cours.



A une question sur les trafics fluviaux **Rachid BIOUD** de VNF indique, avec des chiffres, que ces dernières années les trafics ont baissé sur les charbons, les hydrocarbures, les conteneurs mais des trafics nouveaux se développent sur les activités de recyclage. Les ports de Lyon et de Salaise ont un peu perdu, le port de Villefranche s'en sort plutôt bien, de par sa souplesse d'exploitation, avec le traitement de nouveaux produits.

**Pierre GRAS** est sollicité pour apporter la conclusion de cette table ronde.

Il trouve qu'il y a des clignotants qui sont au rouge dans la situation actuelle, peut-être de manière provisoire : la massification (on le voit sur la filière conteneurs où Salaise n'a pas décollé et sur le site du port de Lyon où on est en surcapacité), la transition écologique est trop lente, malgré des initiatives locales intéressantes, les activités touristiques après le choc dû à l'épidémie de COVID (on n'est pas certains que les touristes étrangers reviendront en nombre dans les croisières fluviales).

Il y a des clignotants qui passent au vert : toutes les micro-expériences évoquées, les nouveaux conditionnements des fournitures, l'engagement politique durable de l'état et des collectivités qui doit être soutenu à tous les niveaux y compris par des associations comme PROMOFLUVIA.

Il y a des clignotants orange : il y a un problème d'anticipation avec un manque de programmation mais il y a de la qualité dans la gouvernance en partenariat avec les CCI et les collectivités territoriales qui ont cessé d'être passives, comme ce qui s'est fait petit à petit dans le maritime, et avec des réflexions intéressantes sur ce qu'on pourrait appeler un « INTERSCOT » des projets et schémas portuaires.

**Gilles DUREL** précise qu'il y a un feu vert qui n'a pas été signalé : il s'agit de MEDLINK PORTS qui contribue énormément au développement des projets fluviaux et à la dynamique des projets portuaires sur le bassin Rhône Saône.

La séance se prolonge par un cocktail convivial, un retour très apprécié à une tradition qui avait dû être abandonnée, pour des raisons sanitaires, pendant la pandémie de Coronavirus.

