

# Le port de Lyon et le fret

Par Jean-Pierre Rissoan

Avec ses 180 ha dont 100 de terre-pleins et ses 1.500 emplois, le port Edouard Herriot (PEH) est un des grands centres industriels et logistiques de l'agglomération lyonnaise. En 2001, le trafic fluvial devrait dépasser les 900.000 tonnes, en nette progression sur les années précédentes. Tous modes confondus, le trafic total avoisine les 9 millions de tonnes. Quel est l'intérêt de posséder un tel outil pour une agglomération qui postule au titre d'euro-cité, de métropole internationale ?

D'abord, il est un élément du réseau qui permet à l'économie locale et régionale de se brancher sur l'international. Lyon est un "port de mer" dans la mesure où des caboteurs de mer peuvent relier directement le PEH aux ports d'Italie, d'Espagne et de Grèce. Dans une moindre mesure, mais vitale pour les entreprises concernées, ils relient également Lyon à des ports de Turquie, Algérie, Tunisie et, pour des convois exceptionnels, à l'Allemagne et la Belgique. Les automoteurs fluviaux sont, eux, reliés aux sites du port de Marseille : Lavéra (pétrole raffiné), les Tellines (céréales), Fos (acier et conteneurs). Le PEH manipule plus de 120.000 conteneurs, tous modes confondus (près de 9000 de ces conteneurs, sont transportés par voie d'eau). Lyon, avec l'entreprise Lyon-Terminal, est devenu pour le trafic de conteneurs le "port avancé" de Marseille, grand port de Méditerranée, mer d'avenir s'il en est.

Ensuite, le port, du fait de sa position centrale dans l'agglomération, évite des transports routiers intra-urbains. Les bateaux pénètrent dans le centre ville et après une valorisation *in situ*, les produits sont distribués, conférant au port son rôle d'outil local et régional. Si l'on peut s'interroger sur l'implantation de réservoirs d'essence, il faut savoir que des dépôts installés hors agglomération, multiplieraient la longueur de la desserte des stations-service lyonnaises par camions-citernes, le transport routier de marchandises dangereuses étant statistiquement beaucoup plus risqué.

Au total, Lyon a la chance de posséder, à l'instar de Paris, Lille, Strasbourg, un outil qui permet une véritable ouverture sur l'économie-monde quoique le Rhône soit encore insuffisamment utilisé alors que le transport fluvial est un mode moderne et compétitif. Dans nos travaux précédents, nous avons montré que le transport fluvial lyonnais avait su s'adapter à la révolution logistique des années 80. Alors qu'il fut conçu, au départ, pour des grands groupes industriels, peu nombreux, "mouillés" (c'est-à-dire disposant d'un port privé), chargeant de gros tonnages annuels, le transport fluvial lyonnais est passé à une navigation diversifiée, par lots plus réduits, au service de chargeurs multiples installés parfois loin du fleuve. Le P.E.H. a connu cette mutation avec l'installation d'entreprises E.T.M. (entrepreneurs de transports multimodaux) et la création de Lyon-Terminal.



Le Rhône - le port Edouard Herriot

L'inspection générale des Ponts & Chaussées avait formulé des exigences quant aux conditions à remplir pour assurer l'avenir du Port. Elles sont en cours : renforcement de la fonction logistique du port, éloignement des dépôts pétroliers, embellissement des berges avec aménagement esthétique mis en lumière la nuit ce qui intègre le port dans la ville et accroît l'intérêt des croisières nocturnes. Le P.E.H. demeure un outil indispensable à la prospérité d'une ville industrielle et marchande comme Lyon.