

## Lyon, métropole portuaire

Stéphanie Beauchêne  
Maison du fleuve Rhône

La renaissance du transport de marchandises se perçoit quotidiennement, sur l'axe Rhône-Saône, où se croisent désormais quotidiennement pousseurs, barges et fluvio-maritimes. L'agglomération lyonnaise se situe au cœur de cet axe de 550 km de voies d'eau à grand gabarit, en capacité d'accueillir des convois fluviaux de 4 400 tonnes, et fluvio-maritimes de 1 500 à 3 000 tonnes.

L'axe Rhône-Saône, historiquement voie de circulation des personnes et des marchandises a vu les rives lyonnaises animées d'une activité portuaire et commerciale dense.

Si les ports de commerce d'origine se sont déployés en plein centre ville, les sites portuaires constituent aujourd'hui des pôles économiques d'envergure métropolitaine et à rayonnement interrégionale : Édouard Herriot, Solaize-Ternay, Givors, Loire sur Rhône au sud ; au nord la zone multimodale de Genay (fer, route) pourrait être à terme raccordée à la Saône. Lyon, cité portuaire, figure sur une carte qui la relie à la Méditerranée via Marseille, à l'Europe du nord via la Seine et à Pittsburgh via le trafic des fluvio-maritimes.

Depuis 2002, Lyon est le port avancé de Marseille<sup>2</sup>. La forte progression du trafic fluvial situe désormais le port Édouard Herriot comme premier port intérieur français pour le transport de conteneurs : depuis 1996 le trafic de conteneurs a été multiplié par 9, passant de 6 524 à 55 800 unités.

La dimension portuaire de l'agglomération se consolide au gré du développement du transport par voie d'eau. Elle représente sans conteste l'un des éléments de l'identité fluviale de l'agglomération lyonnaise.



© François Guy - Agence d'urbanisme

<sup>2</sup> Signature d'un contrat de progrès fluvial entre le Port Autonome de Marseille (PAM), la Compagnie Nationale du Rhône et Voies navigables de France.

## Les ports fluviaux de l'agglomération

L'agglomération lyonnaise a, depuis ses origines, construit son développement à partir de ses cours d'eau. Et naturellement, elle a été jalonnée de plusieurs ports, dont certains sont en plein essor, d'autres sont aujourd'hui fermés, et d'autres encore sont appelés à renaître.

La Saône, axe fluvial historique de la cité a hébergé plusieurs ports.

- Au Moyen Age, des ports sont mentionnés sur les deux rives de la Saône : le port du Temple et port de la Baleine.
- À la Renaissance sont repérés de nombreux sites d'accostage. Au 18<sup>e</sup> siècle, les quais de la Saône sont une succession de ports.
- C'est à partir du 19<sup>e</sup> siècle avec le développement de la navigation à vapeur que le transport par voie d'eau connaîtra une transformation significative. En 1828 est construite la gare d'eau de Vaise, ainsi que les ports de la Chana, de l'Epine, de l'Archevêché. À Saint-Georges, le port du Sablet est agrandi et en rive gauche sont aménagés le port de Serin, le port de Neuville (1724), de la Mort qui trompe, du Roi et de l'Arsenal.

À l'occasion de la reconstruction par exhaussement des quais suite aux inondations de 1856, une grande partie des ports sur la Saône disparaîtront entraînant une transformation du système portuaire. Et pourtant, Lyon a besoin d'un port industriel. L'échec du projet de la gare d'eau des frères Seguin au sud de la Presqu'île conduira la Chambre de Commerce et le service spécial de la navigation du Rhône à pousser le projet d'implantation d'un port sur la Saône raccordé au réseau PLM (Paris Lyon Marseille).

### Le port Rambaud : le port d'origine

Le 1<sup>er</sup> février 1913, un décret déclare le port Rambaud d'utilité publique. Sa construction débutée en 1918 sera achevée en 1926. Les quais, à l'origine d'une longueur de 500 mètres, seront prolongés à deux reprises, pour atteindre 1 000 mètres en 1953.

La conception linéaire s'avérera un handicap pour le stockage de marchandises et l'installation d'entreprises au bord de la voie d'eau. Progressivement abandonné depuis 1985, il est définitivement fermé en 1993.

En France, le transport par voie d'eau (fluvial et fluvio-maritime) a atteint 66,5 millions de tonnes en 2006 (+8,5%).

- Sur l'axe Rhône-Saône, 6,7 millions de tonnes et 55 800 conteneurs ont été transportés en 2005.
- Les échanges fluvio-maritimes ont représenté 1,1 million de tonnes soit 16% du trafic marchandises du bassin. Le trafic concerne pour 35% les céréales, 35% le sel, 14% les minerais et déchets, 5% les produits métallurgiques, 5% les engrais, 3% les combustibles, 2% les produits chimiques, 1% les colis lourds.

### Le port Édouard Herriot : premier port fluvial français

Le développement du transport fluvial est inscrit dans la loi d'aménagement du Rhône de 1921. La construction du port Édouard Herriot débutera en 1935, dans le quartier de Gerland en rive gauche du Rhône, deux ans après la création de la Compagnie Nationale du Rhône (cessionnaire du fleuve).

Le port sera inauguré en 1938 et déjà sa vocation métropolitaine et multimodale est annoncée. Plusieurs phases d'aménagement et d'extension suivront : reconstruction, après-guerre, une extension du site portuaire en 1966 et l'aménagement de nouvelles darses en 1986.

Le port s'étend sur une superficie de 180 hectares. Plateforme multimodale (fer, route, fleuve, pipeline), il est relié au 550 km de voie d'eau à grand gabarit du bassin Rhône-Saône et accueille les trafics fluviaux et fluvio-maritimes, un équipement ferré interne relié au réseau SNCF. Le site portuaire comprend une zone privative accueillant 70 entreprises et le port public pour des activités de manutention et de stockage.

Le port Édouard Herriot a enregistré en 2005, un trafic global tous modes confondus de 10,3 millions de tonnes dont 1,25 million de tonnes par la voie d'eau ; 182 649 conteneurs ont transité par le port dont 50 797 par la voie d'eau.

Cette dynamique est soutenue par plusieurs dispositifs.

- Le partenariat engagé entre le Port Autonome de Marseille et la Compagnie Nationale du Rhône, en mars 2006, a conduit à l'adoption d'une convention de transit simplifiée facilitant les procédures douanières et réduisant d'une journée le temps de transport fluvial. En suivant l'évolution du trafic de conteneurs, le port Édouard Herriot devrait traiter 100 000 conteneurs par an. La Compagnie Nationale du Rhône a inscrit dans ses Missions d'Intérêt Général au nom du développement du transport fluvial la construction d'un deuxième terminal (co-financé par l'État et la Région Rhône-Alpes), mis en service depuis début 2007. Ce nouvel équipement multimodal comprend : une plate-forme de 10 hectares dont 8,5 hectares de surface de stockage, un quai de déchargement de 200 mètres permettant l'accostage de 4 barges et 2 pousseurs, une desserte ferroviaire, une desserte routière, un portique mobile. Il pourra traiter jusqu'à 200 000 conteneurs par an.
- la Charte signée par l'État, le Grand Lyon, la région Rhône-Alpes, Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône en 2005 prévoit d'installer désormais au Port Édouard Herriot des entreprises qui développent une activité en lien avec le port, ou qui utilisent le transport fluvial.

### **Le port pétrolier de Givors**

La SA du port pétrolier de Givors est créée en 1938, à l'initiative d'industriels locaux pour leur approvisionnement énergétique par le Rhône. Désormais géré par une filiale du groupe TOTALFINAELF, le port va connaître une évolution significative. En effet, l'ancien port pétrolier de Givors accueillera (d'ici l'été 2007) la division TACS - Total Additif et Carburants Spéciaux – de la société Total. Grâce à cette reconversion, Givors deviendra ainsi l'un des quatre sites français de production d'additif de la société Total. Grâce à cette implantation, le port pétrolier deviendra un « centre de compétence mondiale dans le champ des additifs et des carburants spéciaux » et accueillera une centaine d'emplois en recherche et développement.

### **Loire sur Rhône : un site en attente de reconversion**

Le site de l'ancienne centrale EDF (arrêt de la production en avril 2004) implanté sur les communes de Givors et de Loire-sur-Rhône est promis à une reconversion.

D'une superficie totale d'environ 130 hectares, les terrains sont répartis entre deux propriétaires : la Compagnie Nationale du Rhône (51 hectares) et EDF (55 hectares) propriétaire également de l'Île Parvie (20 hectares).

A la limite sud du territoire métropolitain, la reconversion du site de Loire sur Rhône représente un intérêt pour le système portuaire métropolitain dans le contexte d'une évolution significative du transport fluvial. La vocation portuaire du site fait aujourd'hui l'objet d'une réflexion menée par les collectivités (Givors, Loire sur Rhône), les Schémas de Cohérence Territoriale (Syndicat Mixte des Rives du Rhône et Syndicat Mixte de l'Agglomération Lyonnaise) et les gestionnaires du domaine (CNR et EDF).

## La Zone d'activités de Solaize-Ternay

Géré par la Compagnie Nationale du Rhône, le site d'une superficie de 32 hectares, est équipé d'un quai public de 70 mètres. Les parcelles viabilisées (eau, électricité) peuvent être raccordées au réseau routier, fluvio-maritime et fluvial.

## Les ports, partie prenante de la vie culturelle de la cité

Lieux fonctionnels des échanges commerciaux, pôles d'attractivité économique pour la métropole, les sites portuaires, à la faveur d'un mouvement de reconnaissance partagée pour l'espace fluvial, s'avèrent aussi être investis par les acteurs de la vie culturelle et artistique.

Les sites portuaires bénéficient de « l'effet docks », perceptible dans l'ensemble des métropoles fluviales européennes, très certainement grâce à leur architecture (site témoin de l'activité industrielle), leur localisation (espace à haute valeur foncière) et leur pouvoir évocateur d'un possible ailleurs. Ils apparaissent ainsi comme des espaces particulièrement propices à certaines opérations de renouvellement ou « d'enchantement urbain » dans le cadre de manifestations artistique et culturelle ou encore objet même d'un traitement esthétique.

Dans l'agglomération, le phénomène se traduit soit par des opérations de requalification urbaine – port Rambaud, soit pour accueillir ponctuellement des manifestations artistiques et culturelles.

Le **site du port Rambaud** est l'un des espaces phares du projet de réaménagement urbain de la Confluence. Déjà, le bâtiment de la Sucrière avait été réaménagé pour être l'un des sites officiels d'accueil de la Biennale d'Art Contemporain (Musée d'Art Contemporain, Institut d'Art Contemporain de Villeurbanne et le Rectangle). Mais aussi, le festival « Les nuits sonores » consacré aux musiques électroniques l'investissent, désormais, chaque année au mois de mai. Demain, la restructuration du site du port Rambaud<sup>3</sup> permettra d'accueillir d'ici 2007-2008 les sièges de groupes de presse et communication : le Progrès, Espace Group ; des galeries d'art.

Les ports, lieux porteurs d'une dimension symbolique forte, attirent aussi les artistes. Le photographe américain Spencer Tunick<sup>4</sup>, a choisi l'univers fluvial et portuaire en toile de fond de son projet dans la métropole lyonnaise. Les figurants volontaires ont notamment été invités à poser nu devant l'objectif de l'artiste dans le **port Édouard Herriot** et à la Confluence.

Quelques années auparavant, Matt Mullican, un autre artiste américain, proposait d'intervenir sur les cuves du **port pétrolier de Givors**<sup>5</sup>. Il avait échafaudé un projet où les cuves se colorisent et se parent de pictogrammes, symboles des multiples réseaux matériels et immatériels qui caractérisent l'univers urbain contemporain. Ce projet n'a jamais été réalisé, mais depuis, les cuves des raffineries de Feyzin en bordure de l'A7, ont fait l'objet d'un traitement esthétique et donnent à voir les principaux emblèmes de l'agglomération lyonnaise (Frères Lumière, etc.).

**L'extension et la reconfiguration des sites portuaires métropolitains, leur inscription dans la vie de la cité concourent à redonner vie – économiquement et culturellement – aux espaces et infrastructures fondatrices du développement économique de la cité. Ces dynamiques méritent d'être amplifiées, pour que Lyon devienne une grande métropole fluvial.**

<sup>3</sup> Voies Navigables de France et la Caisse des Dépôts et Consignations ont décidé la création d'une société de valorisation « Rhône Saône Développement » pour accompagner les opérations immobilières de reconversion du port Rambaud.

<sup>4</sup> Photographie d'installation d'une foule dénudée, composée de bénévoles, paysage de corps nus au milieu de sites urbains. À Lyon, Spencer Tunick a aussi investi la Confluence et un escalier dans le Vieux Lyon. Il est à noter qu'un autre site fluvial emblématique a rassemblé à sa demande une foule dénudée : le pont du Millénaire à New Castle.

<sup>5</sup> Le projet n'a pas abouti