



**HAL**  
open science

# Quel nouveau paradigme urbain pour le port Edouard Herriot ? Expérimentation portuaire urbaine dans la vallée du Rhône

Émeric Achino

► **To cite this version:**

Émeric Achino. Quel nouveau paradigme urbain pour le port Edouard Herriot ? Expérimentation portuaire urbaine dans la vallée du Rhône. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01394001

**HAL Id: dumas-01394001**

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01394001v1>

Submitted on 8 Nov 2016

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Quel nouveau paradigme urbain pour le port Edouard Herriot ?

Expérimentation portuaire urbaine dans la vallée du Rhône

Master science du territoire, Urbanisme et projet urbain, parcours Design urbain

Mémoire de Emeric Achino - Juin 2016

Sous la direction de Behrang Fakharian

Nom et prénom de l'auteur :  
Emeric Achino

Titre du Projet de Fin d'Etudes :  
Quel nouveau paradigme urbain pour le port Edouard Herriot ?  
Expérimentation portuaire urbaine dans la vallée du Rhône.

Dates de soutenance :  
4 et 5 juillet 2016

Organisme d'affiliation :  
Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Grenoble Alpes

Organisme dans lequel le stage a été effectuée :  
Atelier Anne Gardoni

Directeur du Projet de Fin d'Etudes :  
Behrang Fakharian

Collation :  
Nombre de pages : 72  
Nombre d'annexe : 1  
Nombre de références bibliographiques : 12 principales

Mots clés analytique : Port urbain, flux, voie commerciale, synergie, circuit court, expérimentation, complémentarité, écologie industrielle, requalification urbaine, posture et rôle urbain, multifonctionnel

Mots clés géographique : Vallée du Rhône, Rhône, Lyon, berges du Rhône, port Edouard Herriot

Résumé (français) :

Aujourd'hui les ports constituent le nouvel enjeu des nations dans la course effrénée de la mondialisation. Si par le passé ils participaient à développer leur hinterland, inspirant l'imaginaire de générations entières, ce n'est plus le cas de leurs descendants, les hubs, robotisés et bunkerisés, qui voient le jour sur les principales voies maritimes mondiales.

Le port de Lyon Edouard Herriot a le potentiel de s'inscrire en tant que port fluvial de premier ordre, point de pivot entre deux des principales routes maritimes mondiales, et porte d'entrée du territoire continentale européen.

Mais si il faut savoir se voir depuis la mer, il faut savoir aussi jeter l'ancre et remailler les hinterlands. La situation urbaine du port de Lyon ne lui laisse d'ailleurs que peut le choix.

En retravaillant de manière inclusive le rapport du port à la ville du point de vue de son métabolisme, de sa liaison urbaine et de son rôle métropolitain, le port Edouard Herriot peut se redessiner en lieu multifonctionnel par excellence sans renier ni ses prérogatives, ni son rôle, ni son essence.

Summary (english) :

Harbours have come to become a huge issue for nations in our globalized world. Their former role was to develop countries' hinterlands, pushed by the powers of creative imagination, but nowadays, the entirely robot-run and self-sufficient new hubs are being built for brand new purpose.

The Edouard Herriot Harbour of Lyon is fully prone to become a major inland port, assuming the leading positions of link between two of the world main shipping routes and gate to continental Europe.

Nonetheless, hinterlands must remain of significant concern. As a matter of fact, this will undoubtedly be addressed due to the urban situation of Lyon.

Edouard Herriot can, without sacrificing its nature or its privileges, emerge as a multipurpose centre by linking the role of the city and the character of the harbour.

De premières recherches à ce rendu de mémoire sur le port Hedouard Herriot, ce travail de Master a été une aventure qui m'a énormément appris et qui me donne plus que jamais l'envie de continuer dans cette voie.

Merci à Jennifer Buyck de m'avoir donné ma chance et à Behrang Fakharian de m'avoir guidé sur ce travail de diplôme.

Ce projet clôture mon apprentissage et j'aimerais saluer plus largement l'ensemble du corps enseignant d'Hepia et de l'IUG qui ont su être présents et attentifs aux étudiants, dans les bons comme dans les très mauvais moments.

A Flora, à mes amis, à ma famille et à mes professeurs, encore un grand merci.

Emeric Achino



# Table des matières

Avant-propos	7
Aujourd'hui, qu'est-ce que la mer ?	8
Aujourd'hui, que sont les flux maritimes ?	9
Introduction	11
<b>Le port Edouard Herriot, un port au potentiel inexploité</b>	<b>13</b>
Une position centrale dans la desserte européenne	13
Des synergies régionales à explorer	14
<b>Les études de cas</b>	<b>17</b>
La Hafencity - Hambourg	18
Kalundborg - Danemark	22
<b>Quel nouveau paradigme urbain pour le port Edouard Herriot ?</b>	<b>27</b>
<b>Un métabolisme urbain à ajuster</b>	<b>28</b>
Le contexte du port Edouard Herriot	28
Les premières pistes de réflexion	32
Les potentiels du port	35
Des synergies d'approvisionnement à mettre en place	37
Des synergies énergétiques à mettre en place	38
Des synergies humaines à mettre en place	39
Une synergie métropolitaine à mettre en place	40
<b>Une posture urbaine à explorer</b>	<b>42</b>
Des liaisons urbaines à traiter	42
Une mixité d'usages et de fonctions	43
Etude de cas de bâtiments multifonctionnels	46
<b>Un rôle urbain à s'approprier</b>	<b>48</b>
Le PLEH, centre de distribution urbaine	48
Le PLEH, acteur de la mobilité	49
Le PLEH, enfin ouvert au grand public	50
La vision du port par une famille	51
La vision du port par un étudiant	52
La vision du port par une personne âgée	53
Un nouvel espace de partage	54
<b>Epilogue</b>	<b>55</b>
<b>Conclusion</b>	<b>69</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>70</b>





**Avant-propos**



## Aujourd'hui, qu'est-ce que la mer ?

Le monde est ainsi fait qu'aujourd'hui, deux tiers de la population urbanisée de la planète vit à moins de 100 kilomètres d'un port.

Ce constat réalisé, on peut aisément en comprendre la raison. Si les ports ont pu être des sources nourricières et économiques pendant des millénaires, l'économie mondialisée leur a donné une attractivité immense et soudaine, en confiant 90% du trafic planétaire aux voies maritimes.

La mer, dernier écrin des ressources inexploitées, est aussi l'objet de toutes les convoitises et les points de tensions régionales (ZEE, ilots, détroits...) deviennent les crispations de toute la planète.

Que ce soit sous la bannière de la conquête ou de l'échange, la mer est donc aujourd'hui intrinsèquement liée à la mondialisation, et les rapports de force entre nations s'y retranscrivent. Ainsi la liberté de circulation sur les mers, garantie par les pays du G20 à renfort de portes-avions et de bâtiments de guerres, contraste avec la bunkerisation des infrastructures sur les terres.

*«Aujourd'hui, exister sur les mers, c'est exister géopolitiquement.»*

*Alice Béja, La mondialisation par la mer, revue Esprit, p.36*



## Aujourd'hui, que sont les flux maritimes ?

La modernité «liquide» serait, selon Zygmunt Bauman, faite à la fois de circulation et de déconnexion. Circulation des flux de marchandises et de données, déconnexion des lieux de transport et de transfert par rapport à une certaine culture de la mer et du rivage.

Pour expliquer cela, il faut revenir au choix de privilégier les voies maritimes à d'autres alternatives : la notion de «flux tendu».

*«Cette notion est inhérente à la mondialisation. Elle signifie que le trafic est quasiment ininterrompu, que le temps de chargement/déchargement doit être le plus bref possible, avec un temps de stockage réduit au minimum.»*

*Olivier Mongin, La mondialisation par la mer, revue Esprit, p.57*

Mais pour être effectif, ce «flux tendu» est lié à la création de hubs, largement robotisés, permettant la gestion et le transfert rapides

des marchandises d'un navire à l'autre, ou d'un mode à l'autre. Ces hubs, barricadés et sécurisés à l'extrême, sont tout autant déterritorialisés. Ils accueillent à la fois les terminaux des différents modes (Gare ferroviaire, plate-forme multimodale ...) mais aussi les infrastructures nécessaires à l'accueil des équipages. Dans ce contexte, les équipements n'ont plus l'impératif d'être liés à leur hinterland<sup>1</sup> et sont donc créés de toute pièce à l'écart des ports historiques.

Mais alors, quel intérêt pour les nations d'investir dans ces équipements extrêmement coûteux, largement robotisés et dont la plupart des marchandises ne font que transiter dans des zones franches détaxées ?

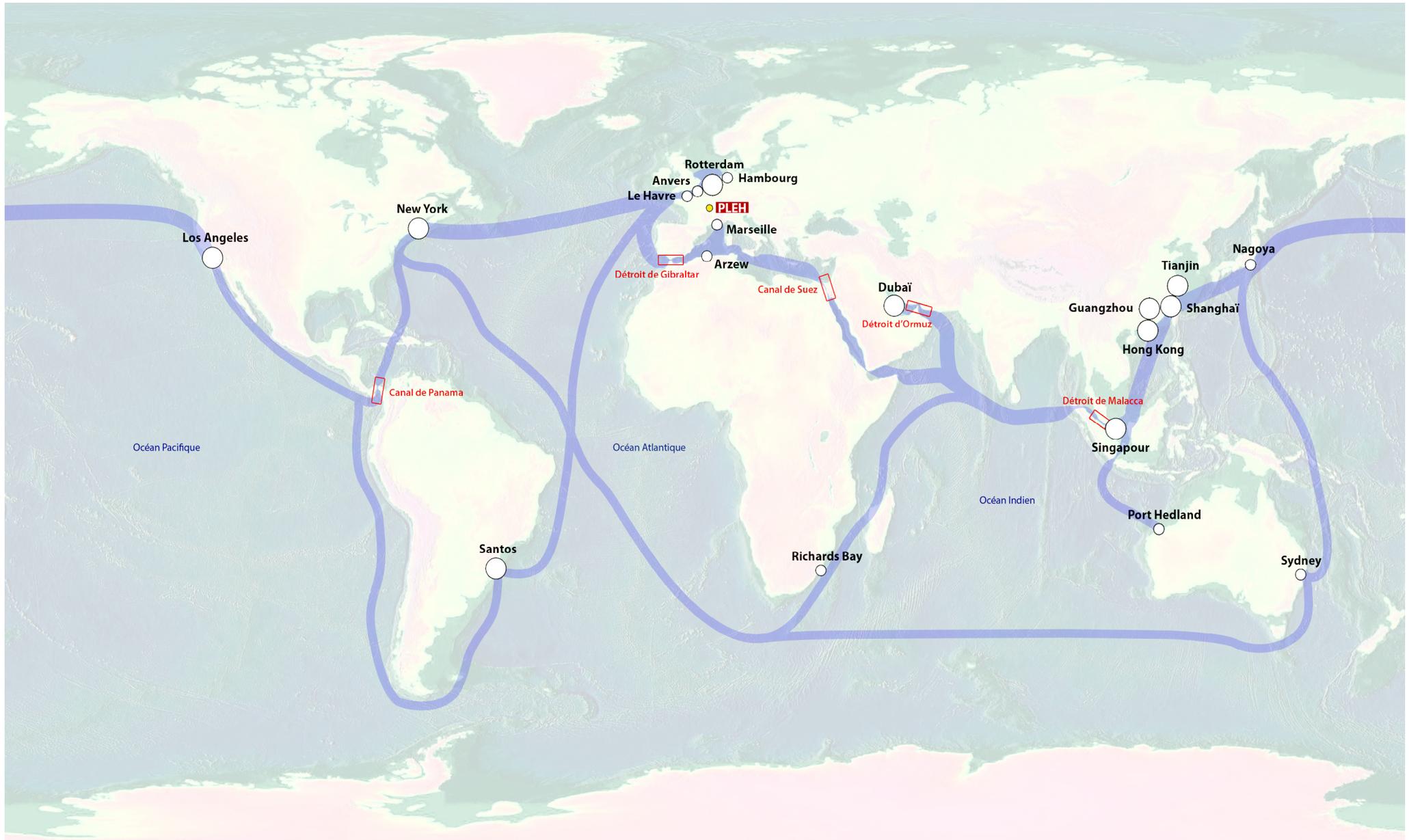
La réponse est pragmatique : La terre est finie, et la seule façon d'aborder le futur à 7 milliards, c'est la mer. La capacité d'une nation à se faire une place sur les grandes routes maritimes module son futur économique et géopolitique.

<sup>1</sup> arrière-pays, ou aire d'attraction et de desserte continentale d'un port





# Introduction



Carte des principaux ports et flux de marchandises mondiaux

## **Le port Edouard Herriot, un port au potentiel inexploité** Une position centrale dans la desserte européenne

Le port Edouard Herriot (ou PLEH) dispose d'un important potentiel du fait de son implantation géographique. En effet, sa position centrale à la fois dans le territoire français mais aussi dans le continent lui permet d'envisager d'imprimer sa marque sur la desserte européenne.

En effet, il se situe idéalement pour servir de lien Nord-Sud entre la méditerranée et la mer du Nord. Ainsi il deviendrait le pivot fluvial entre deux importantes routes commerciales maritimes drainant chaque année quelques 900 millions de tonnes de marchandises<sup>1</sup>.

Cette situation géographique permet aussi d'envisager de desservir l'intérieure des terres européennes, et donc de s'inscrire durablement dans le plus grand marché unique au monde.

Le port Edouard Herriot est donc aujourd'hui un candidat de choix aux yeux des intérêts nationaux à long terme.

---

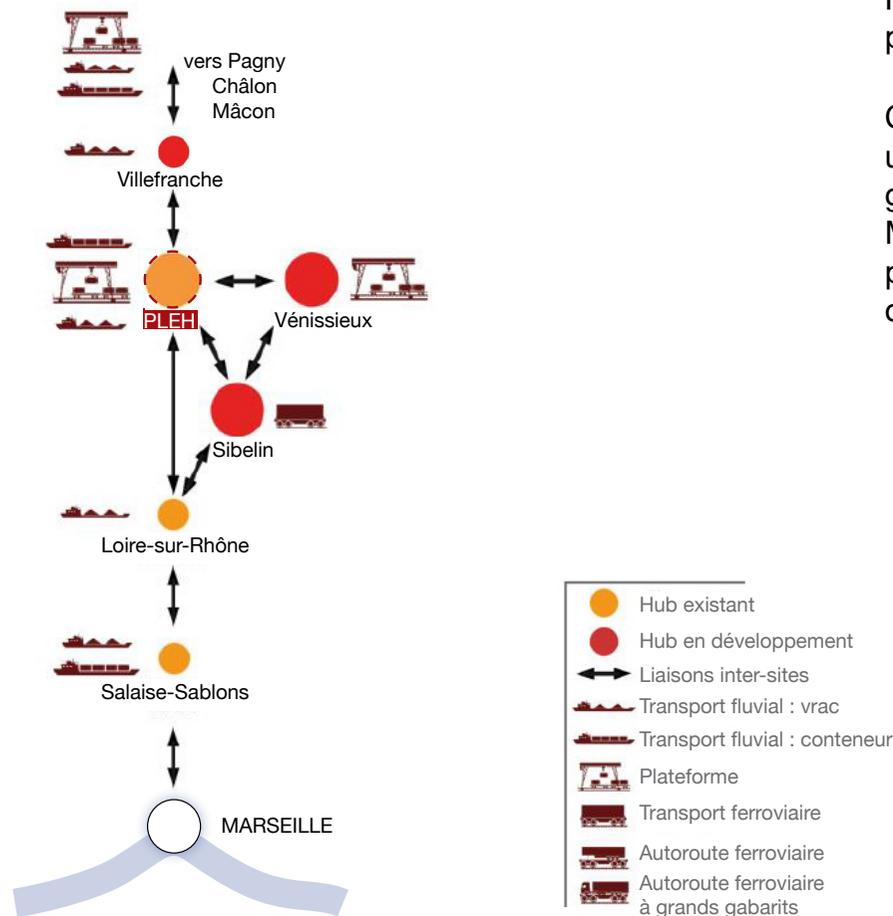
<sup>1</sup> : Source «europarl.eu», site du parlement européen

## Des synergies régionales à explorer

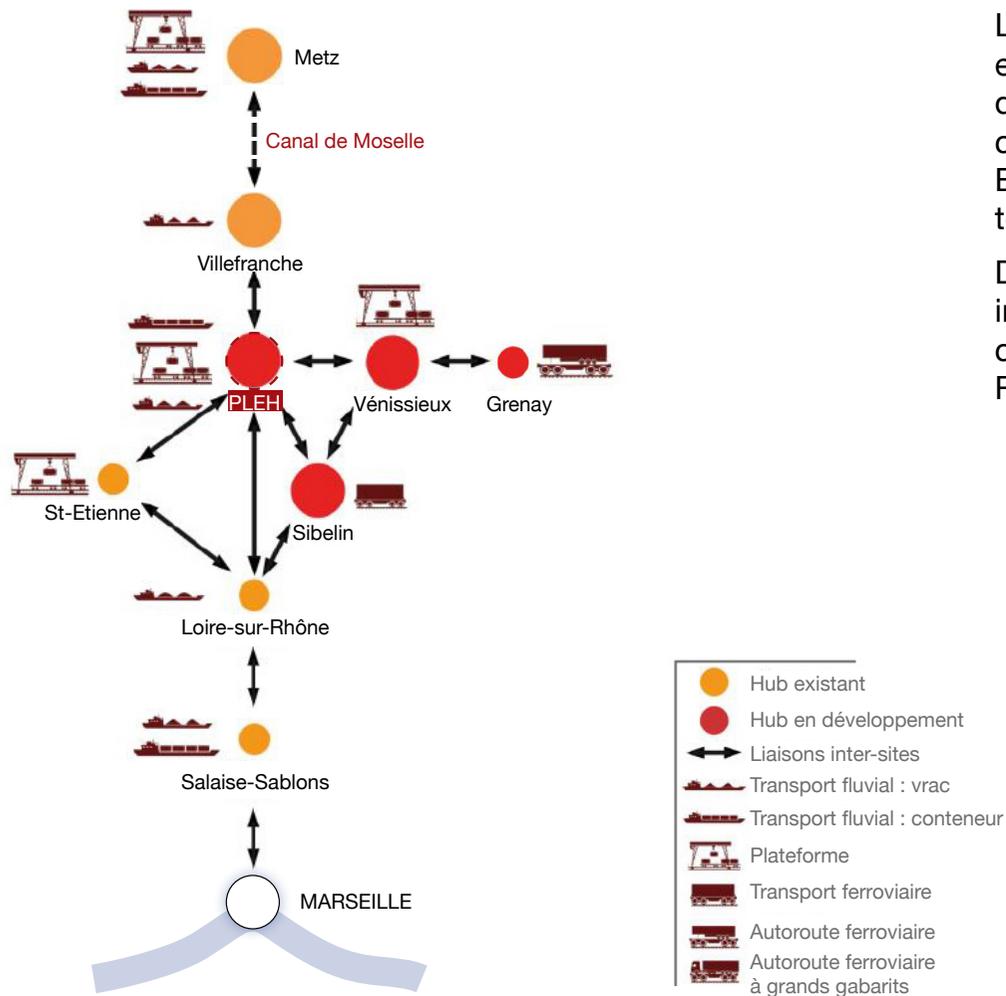
Avec plus de 90% des marchandises transitant par le Rhône passant par ses terminaux, Edouard Herriot dispose d'un poids majeur sur l'ensemble de la vallée. Pourtant à l'heure actuelle, le rôle régional du port Edouard Herriot n'est pas à la hauteur de son potentiel, ni à la hauteur des attentes politiques qui voient en lui un futur acteur économique majeur en Europe.

Comme il l'est représenté sur le document ci-contre, le port est aujourd'hui un acteur local qui participe au développement de hubs dans son aire géographique proche.

Mais si l'importance de ce rôle ne peut être remise en cause, ce n'est pas pour autant qu'il contribue à la montée en puissance effective du port, qui reste voué à un rôle de seconde main dans l'ombre de Marseille.



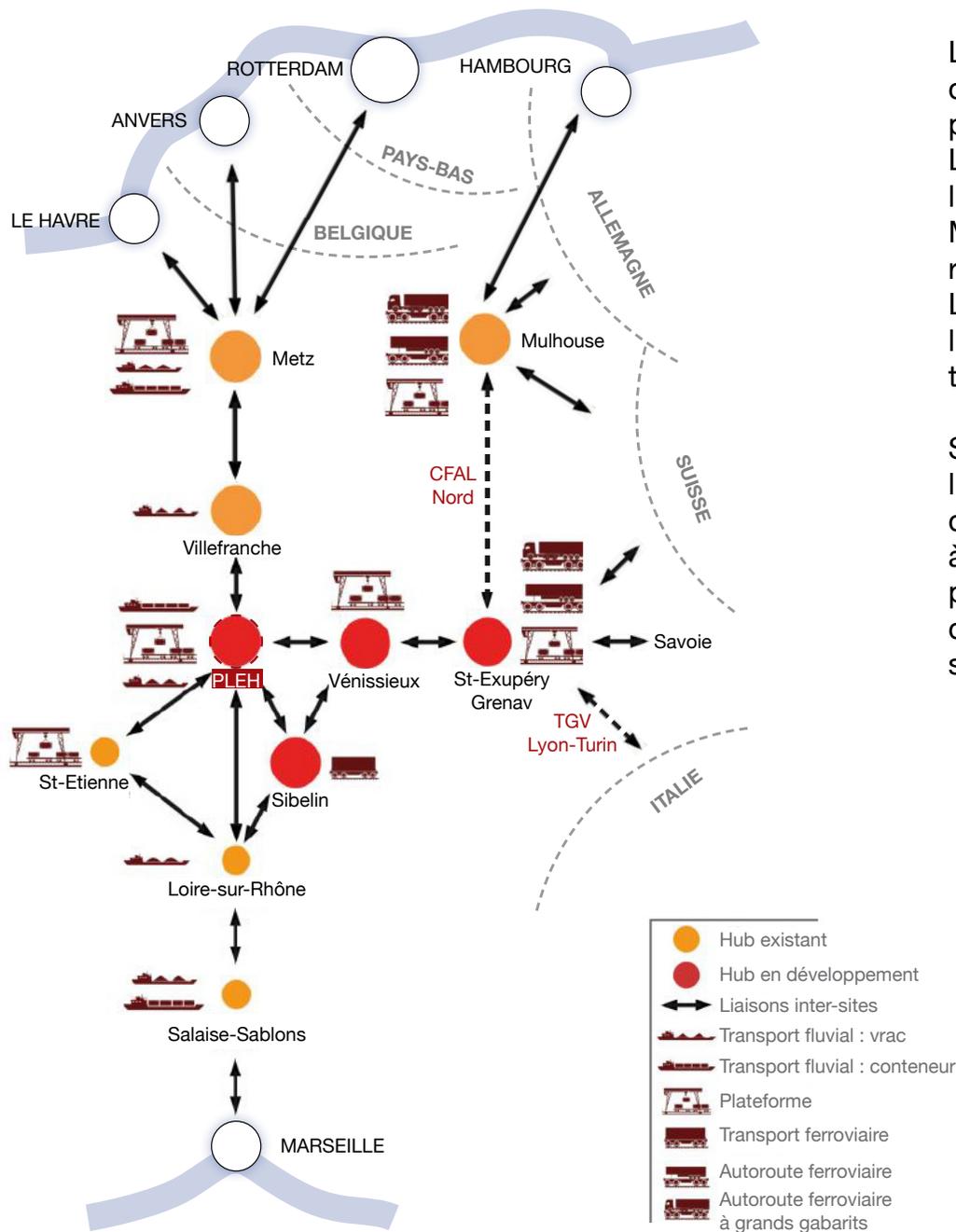
Réseau marchand actuel du PLEH



Situation potentielle à moyen terme

L'évolution potentielle du réseau marchand du port Edouard Herriot est intimement liée à sa capacité à s'étendre vers Metz par la création du canal de Moselle. Elle passe aussi par sa capacité à réinventer ses connexions locales, notamment ferrées, à l'Ouest en direction de Saint-Etienne, et à l'Est pour se lier à de nouveaux hubs pleins de promesses tel que Grenay.

Dans cette configuration, le PLEH assierait sa position d'acteur incontournable de la vallée du Rhône, tout en ouvrant une alternative concrète et effective au transport routier d'import/export de la région Rhône-Alpes-Auvergne.



L'ouverture vers le Nord du port Edouard Herriot lui permettrait à terme d'atteindre son plein potentiel, avec une liaison effective vers les grands ports de la mer du Nord tel que Rotterdam.

La dynamique de liaisonnement à l'Est lui permettrait de s'ouvrir à l'Italie, au Dauphiné, à la Suisse, mais aussi à l'Allemagne par le biais de Mulhouse. Cette ouverture vers le Rhin offrirait une place de choix à la région lyonnaise.

Le PLEH serait alors non seulement le point central de la vallée du Rhône, liant Marseille aux ports du Nord, mais aussi la porte d'entrée d'un vaste territoire - passage obligé d'exportation et de transit régional.

S'il faut apprendre à se voir depuis les océans, il faut savoir aussi jeter l'ancre, sortir du «flux tendu», savoir remailler les hinterlands et créer des liaisons urbaines. L'avenir du port urbain de Lyon ne se résume pas à la circulation de marchandises ; il doit prendre en compte les enjeux politiques, écologiques et symboliques, et devenir un espace de vie, de rencontre et d'avenir. Il est donc primordial d'étudier des exemples similaires afin d'établir une base de réflexion pour le projet.

### Situation potentielle à long terme



Image : hafencity.com

# Les études de cas



Image : symbiosis.dk



## **Etude de cas** **La Hafencity - Hambourg**

Comme Lyon, Hambourg est une ville ancienne qui s'est construite autour du commerce terrestre, mais aussi maritime, avec le fleuve l'Elbe.

C'est la deuxième ville la plus importante d'Allemagne après Berlin, mais aussi le deuxième port de transit européen après Rotterdam.

Son territoire portuaire a connu de profondes mutations et la création d'infrastructures plus au Sud a abouti à la création d'une série de friches en lieu et place du port historique.

Ce fut le point de départ de la réflexion de l'IBA (ou Exposition Internationale du Bâtiment) qui en fit un de ses territoires de recherche et de développement pour Hambourg.

Image : hafencity.com

Un des aboutissements de cette IBA est donc la création de la Hafencity en lieu et place de l'ancien port.

Elle est considérée comme une extension du centre-ville qui prend donc possession de ces 155 hectares.

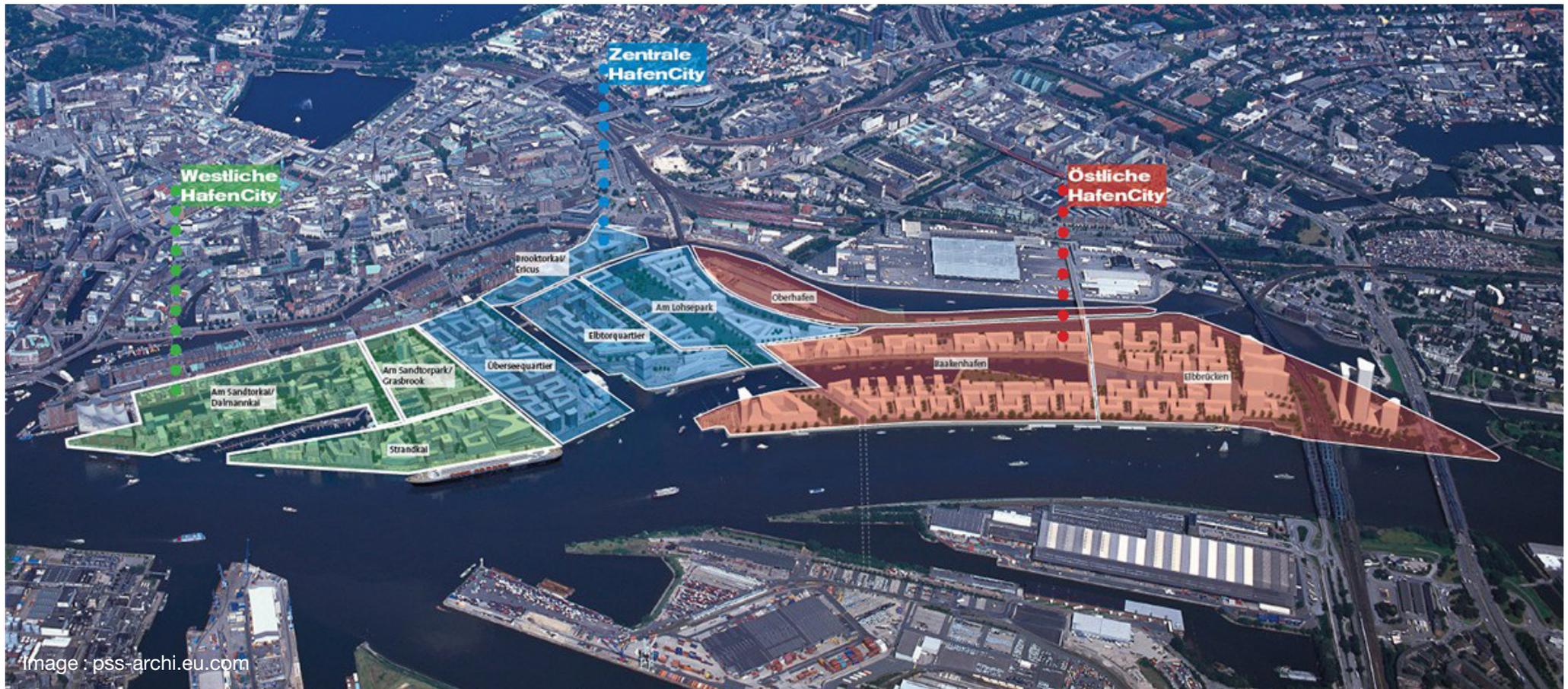


Image : pss-archi.eu.com

Diagramme de la répartition programmatique de la Hafencity



Détails de la répartition programmatique de l'Ouest de la Hafencity

La Hafencity présente plusieurs caractéristiques spécifiques :

- Une large majorité des «fronts d'eau» laissée aux promoteurs afin de renflouer les caisses de la ville en perspective d'autres interventions urbanistiques de la IBA (Projets : «Bienvenue à Hambourg», «Hambourg ville sport» et «Saut par-dessus l'Elbe»).

- Des règles d'urbanismes spécifiques sont introduites pour que l'ensemble des espaces extérieurs demeure sans limites ni barrières. La Hafencity est ainsi un grand espace public pour la ville. Des règles de publicités (caractère public de l'espace) sont aussi introduites sur les rez-de-chaussées.

- Des îlots sont réservés à des fonctions spécifiques (Laboratoires, universités, salles de spectacles, commerces, équipements ...) afin de créer une hétérogénéité urbaine.

- La gouvernance se fait en coproduction public/privé avec une très forte contractualisation afin que le public maîtrise l'espace public créé.



Le projet est considéré comme un succès car il a effectivement permis à la ville de se réapproprié de manière qualitative cet espace, implantant équipements et commerces, mais aussi de financer les autres projets de la IBA.

Mais la limite de ce projet est évidente : l'activité portuaire et industrielle a disparu pour qu'apparaisse la Hafencity.

Dans le passé, le port historique a fait l'objet d'un lobbying acharné de la part des promoteurs, incitant les acteurs économiques à partir un à un vers les nouvelles infrastructures plus au Sud.

Le coup de grâce a été porté par une évolution technique : la démocratisation des conteneurs dans le transport de marchandises. Incapable d'investir dans les infrastructures car déjà asphyxié financièrement, le port historique a cédé.

Ce ne fut pas sans conséquence pour la ville car les nouvelles infrastructures au Sud ont engrangé de nouveaux flux routiers dans la métropole, ont mis en danger des écosystèmes, et ont fragilisé la population peu qualifiée de la ville contrainte de changer de quartier.

Le volet «Saut par-dessus l'Elbe» de l'IBA est d'ailleurs une tentative des pouvoirs publics de contrecarrer une partie des effets pervers de la fermeture du port historique.



Sites consultés pour cet étude de cas :  
«[www.hafencity.com](http://www.hafencity.com)», «[www.pss-archi.eu.com](http://www.pss-archi.eu.com)»,  
«[www.aucame.fr](http://www.aucame.fr)» et «[www.lecourrierdelarchitecte.com](http://www.lecourrierdelarchitecte.com)»



## Etude de cas Kalundborg - Danemark

Kalundborg est une ville danoise connue pour son rôle pionnier en matière de « symbiose » industrio-environnementale, appelée écologie industrielle.

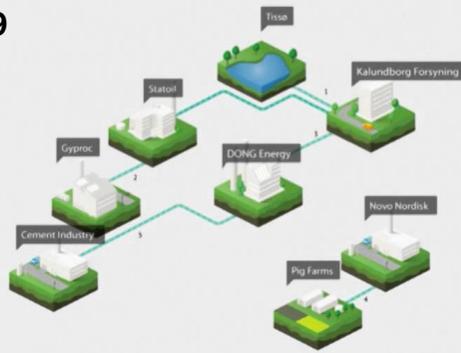
Dans cette ville, la gestion intelligente des besoins en matières premières et des rejets de déchets a permis de créer une « chaîne alimentaire » entre industries voisines et la ville.

Le but est que chaque industrie se nourrisse des rejets de ses voisins afin de minimiser les besoins en matières premières et de réduire la production de déchets.



## Schémas des acteurs de la symbiose industrielle

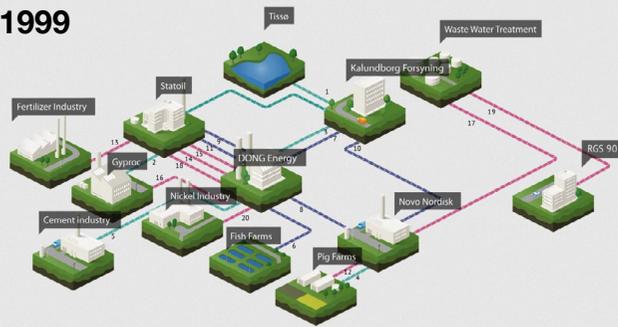
1961-1979



Dès la fin des années 50, le gouvernement danois a ainsi choisi Kalundborg pour implanter quelques grandes entreprises fortes consommatrices de matières premières.

Dans les années 60, la symbiose en est à ses balbutiements. Elle comprend alors cinq partenaires principaux : une raffinerie (Statoil), une centrale électrique (Asnaes), le site principal de Novo Nordisk (biotechnologie), une usine de panneaux en plâtre (Gyproc), et enfin la municipalité elle-même.

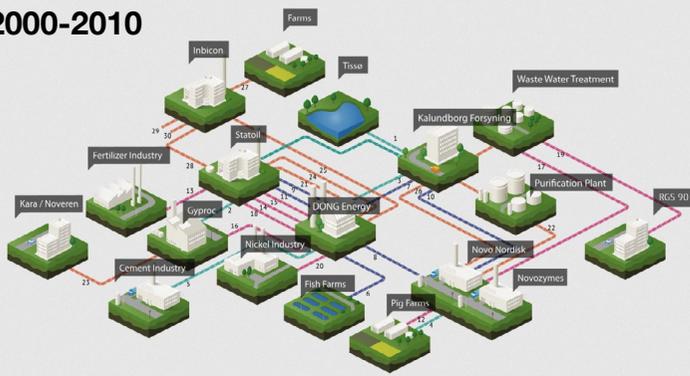
1990-1999



Cette initiative a à son origine des considérations purement économiques et électorales : les industries économisent sur les coûts des matières premières et sur la gestion des déchets, et le maire permet une baisse substantielle des impôts locaux grâce à un chauffage devenu gratuit.

Au fil des années, la symbiose a impliqué de plus en plus d'acteurs locaux, mais a aussi attiré des investisseurs que les arguments financiers ne laissaient pas indifférents.

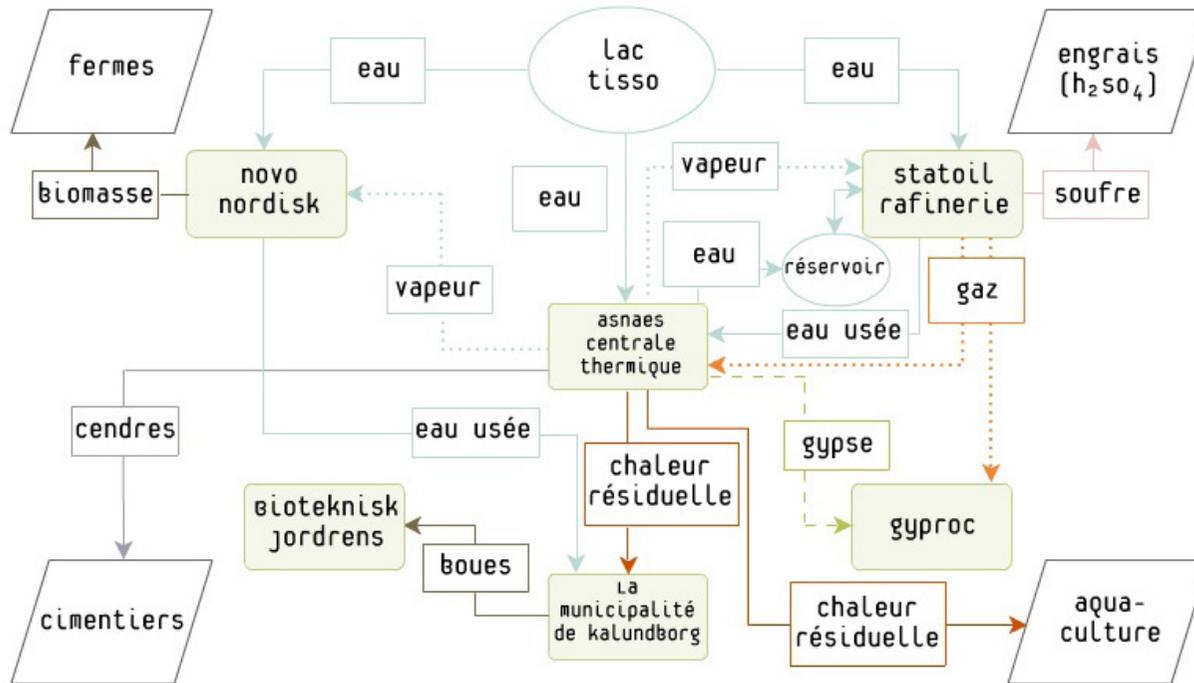
2000-2010



A contre-courant de la mondialisation, les entreprises et la ville de Kalundborg prospèrent dans une économie locale où chaque acteur, public ou privé, voit son intérêt dans la réussite de son voisin.

Schémas : symbiosis.dk

## Schéma des synergies de la symbiose industrielle



Ce schéma offre un aperçu des synergies existantes entre les principaux partenaires actuels.

C'est un système dynamique, qui évolue au gré des développements des différentes entreprises de la région.

Schéma : symbiosis.dk

### Ressources économisées

Eau souterraine	1,9 millions m <sup>3</sup> /an
Eau de surface	1,0 million m <sup>3</sup> /an
Pétrole	20 000 t/an
Gypse	200 000 t/an

### Gains économiques

Investissement	75 millions US\$
Economies annuelles	15 millions US\$
Economies 1980-1998	160 million US\$
Retour sur investissement	max. 5 ans

Tableaux : symbiosis.dk

Les bénéfices économiques et environnementaux de la symbiose ont été évalués par rapport à un système théorique comprenant les mêmes activités, mais non connectées entre elles. Les résultats sont probants et promettent un avenir radieux à cette synergie.

Le port se maintient ainsi comme pièce maîtresse d'une synergie industrielle locale, le liant économiquement à la ville et ayant des répercussions sur l'ensemble de l'hinterland.

Mais d'un point de vue urbanistique, l'activité portuaire et l'activité industrielle restent sécurisées et barricadées. Le port en lui-même n'entretient pas d'interface qualitative avec son contexte et on peut ainsi interroger sa place au coeur du tissu urbain.

Sites consultés pour cette étude de cas :  
«[www.symbiosis.dk](http://www.symbiosis.dk)», «[www.ecoparc.com](http://www.ecoparc.com)»,  
«[www.uved.fr](http://www.uved.fr)» et «[www.courantpositif.fr](http://www.courantpositif.fr)»





## Quel nouveau paradigme urbain pour le port Edouard Herriot ?

Un métabolisme métropolitain à ajuster

Une posture urbaine à explorer

Un rôle urbain à s'approprier



## Un métabolisme urbain à ajuster

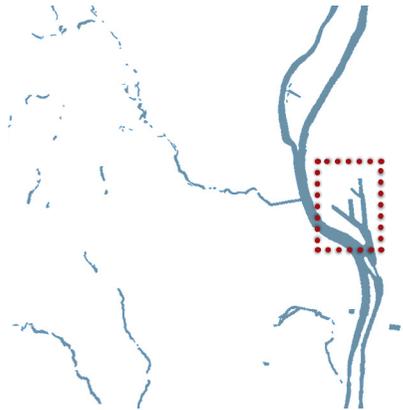
### Le contexte du port Edouard Herriot

Le port Edouard Herriot fut inauguré en 1938, avant de connaître une extension sur le Rhône en 1966 pour atteindre 184 hectares.

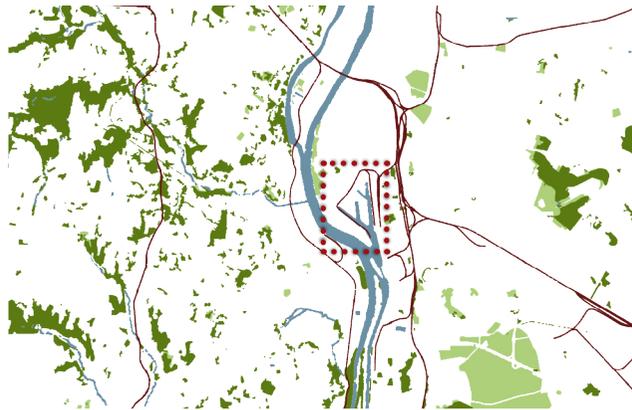
Avec son oléoduc le reliant à la Fos-sur-Mer, ses deux terminaux, son réseau ferré et routier, il constitue l'unique plate-forme multimodale lyonnaise permettant l'utilisation de tous les modes de transports.

17 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par le port dont 1,4 millions de tonnes destinées à Lyon. Le port fournit notamment l'agglomération en hydrocarbures, en granulats et matériaux de construction, et en produits métallurgiques.

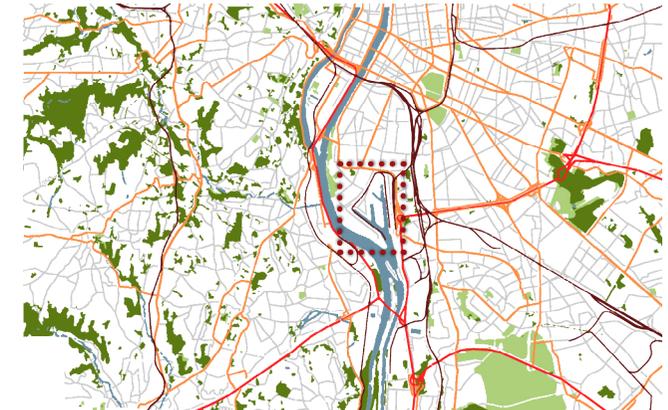
Aujourd'hui 70 entreprises sont présentes sur le site dans la partie privative, alors que le port public est entièrement dédié au transport de conteneurs (gestion par Lyon-Terminal (filiale de la CNR - Compagnie nationale du Rhône)).



La Saône et le Rhône



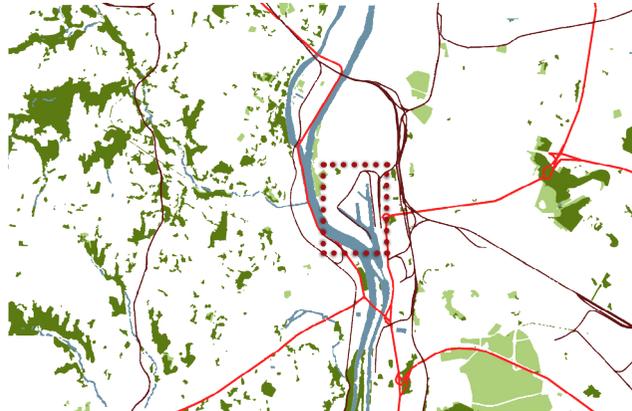
Les voies ferrées



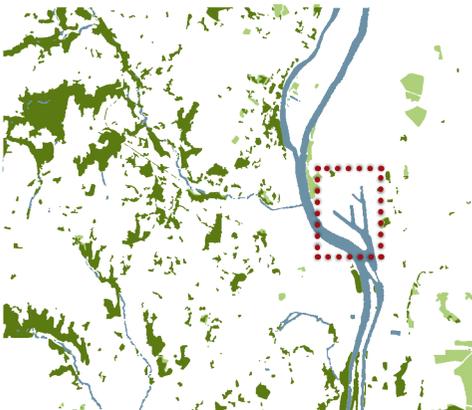
Le réseau routier secondaire



Les espaces boisés



Les autoroutes



Les parcs et espaces verts



Le réseau routier principal

Mais si le port Edouard Herriot a été construit à l'origine aux portes de la ville de Lyon, au Sud du 7ème arrondissement, sa place dans l'agglomération est à présent toute autre. En effet, le PLEH est à présent englobé dans le tissu urbain et fait partie intégrante de ce qu'on peut nommer le coeur de la métropole.

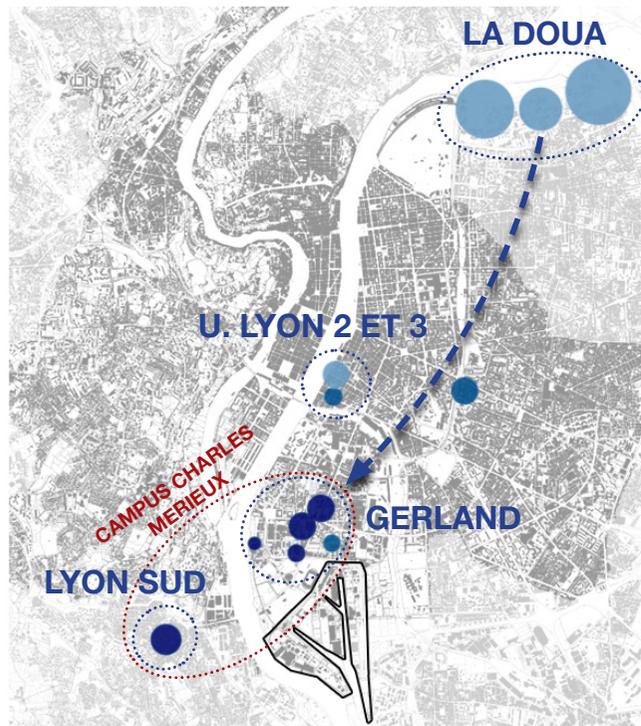
Malgré cet étalement urbain, le site conserve le contact avec de grandes infrastructures ferroviaires, les autoroutes et le périphérique Sud, et maintient ainsi sa pleine capacité à développer son offre marchande.

Dans une politique régionale, nationale et européenne volontariste orientée vers l'économie des sources d'énergies et la préservation de l'environnement, le port fluvial Edouard Herriot tire son épingle du jeu comme plaque tournante multimodale en Rhône-Alpes.

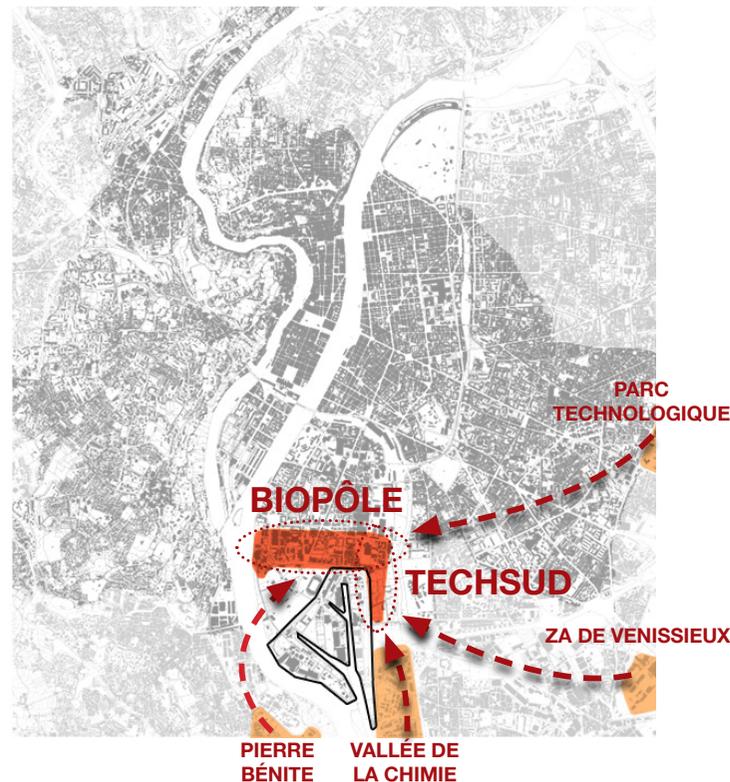
Mais si le port est reconnu d'une importance économique capitale, son avenir reste lié à des promesses politiques et il n'est pas à l'abri de différentes pressions comme a pu le connaître le port historique de Hambourg.

Aujourd'hui le 7eme arrondissement lyonnais focalise tous les regards. Moteur économique de la métropole lyonnaise, les grands projets industriels, technologiques et universitaires se tournent vers lui.

### Implantation universitaire



### Implantation technologique



La pression immobilière sur le foncier du PLEH va continuer à s'accroître dans les années à venir avec une urbanisation lyonnaise de plus en plus pressante. Ses 184 hectares aiguillent la convoitise des promoteurs et le lobbying contre ce port urbain se met en place.

Mais outre cette menace immobilière qui plane sur le port, il doit évoluer, s'ouvrir, se diversifier. Il ne peut, pour

des raisons sociales, économiques et écologiques, continuer à tourner le dos à son contexte. Trouver une nouvelle dynamique est donc primordial.

La présence du port doit devenir positivement une évidence pour tous - ce qui est très loin d'être le cas à l'heure actuelle. Sans participation active et qualitative à court terme au tissu urbain et donc sans soutien, c'est sa survie même qui est engagée.

Densité de population en 2000



Densité de population en 2010



Prévision de densification



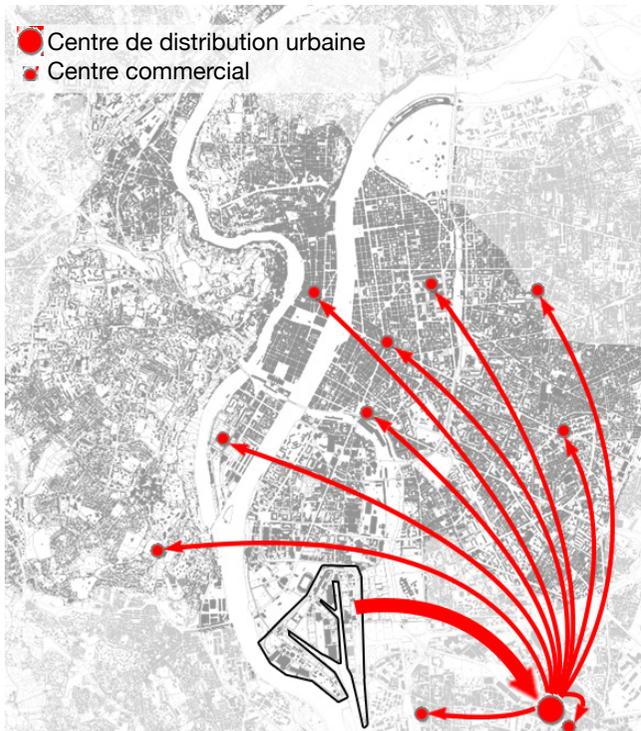
## Les premières pistes de réflexion

Afin de lui donner un vrai rôle perceptible et qualitatif au port au sein du tissu urbain, il convient d'étudier les principaux besoins auxquels pourrait répondre le PLEH dans son rôle de port urbain, à l'image de Kalundborg au Danemark.

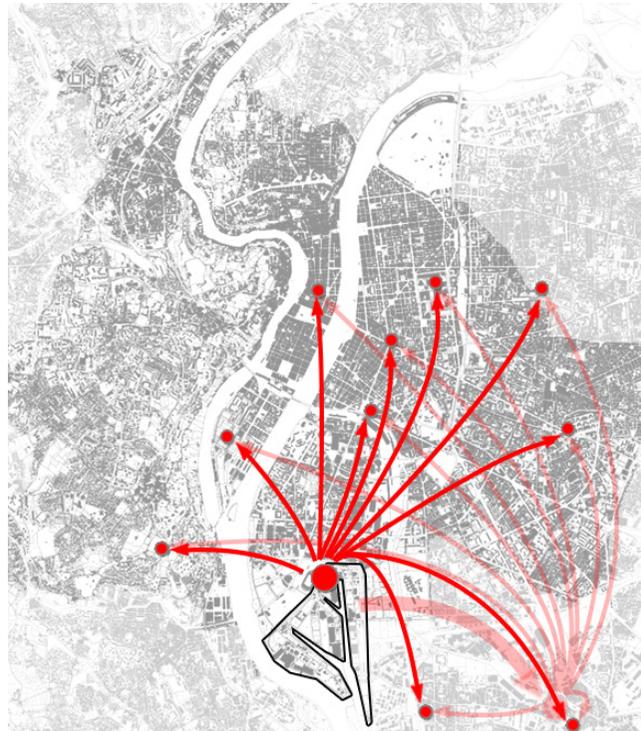
Aujourd'hui la réception et la distribution des marchandises se font dans deux lieux séparés. En effet, après déchargement au port, les biens sont transférés à Vénissieux où ils sont traités et redistribués sur l'ensemble de la métropole.

Demain, le port pourrait être un port abondance, qui distribuerait lui-même les marchandises par le biais d'un centre de distribution urbaine. On retisserait ainsi des liens économiques directs entre les acteurs locaux et le PLEH, tout en diminuant le flux de poids-lourds et les pertes en temps.

### Distribution actuelle des marchandises



### Demain : Un port abondance

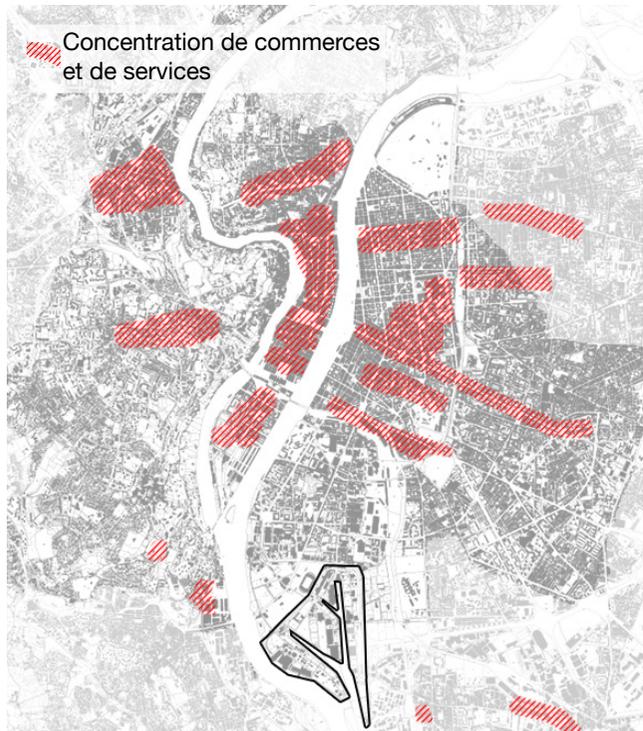


Une seconde piste serait tournée vers les commerces et les services quotidiens, telle la frange urbaine de la Hafencity à Hambourg.

Aujourd'hui les principales concentrations de commerces et de services se situent dans le Nord de Lyon, près du centre historique. La partie Sud, et notamment le 7e arrondissement, connaît un grand déficit dans ce domaine ce qui oblige les habitants à effectuer de grandes distances ou à se limiter aux grands centres commerciaux de Venissieux.

Demain, le PLEH pourrait être un port du quotidien, où l'on viendrait acheter des marchandises à un prix nécessairement plus bas, puisqu'on ferait l'économie d'une partie de la chaîne de distribution. Il pourrait aussi proposer des services utiles aussi bien à la population, qu'aux travailleurs du port ou de la Vallée de la chimie.

### Implantation des commerces et des services



### Demain : Un port du quotidien

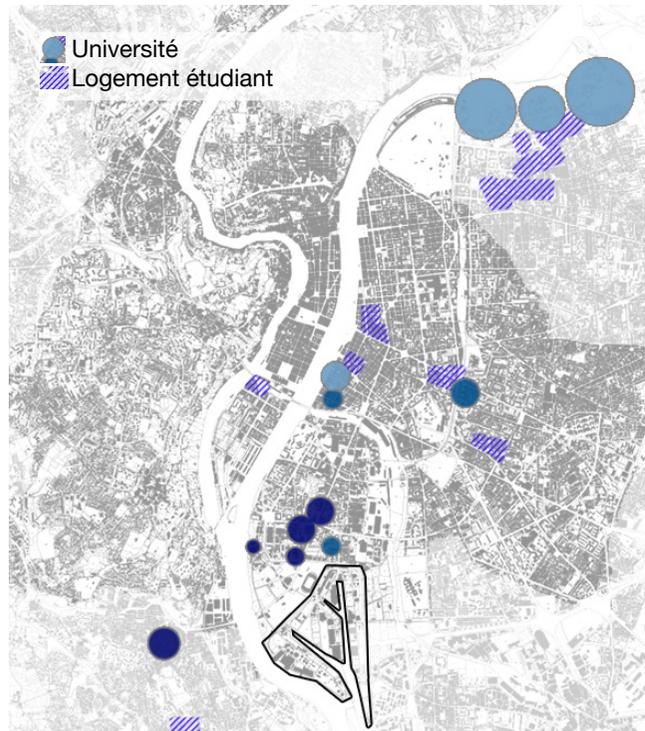


Une autre piste de réflexion porterait sur le domaine universitaire.

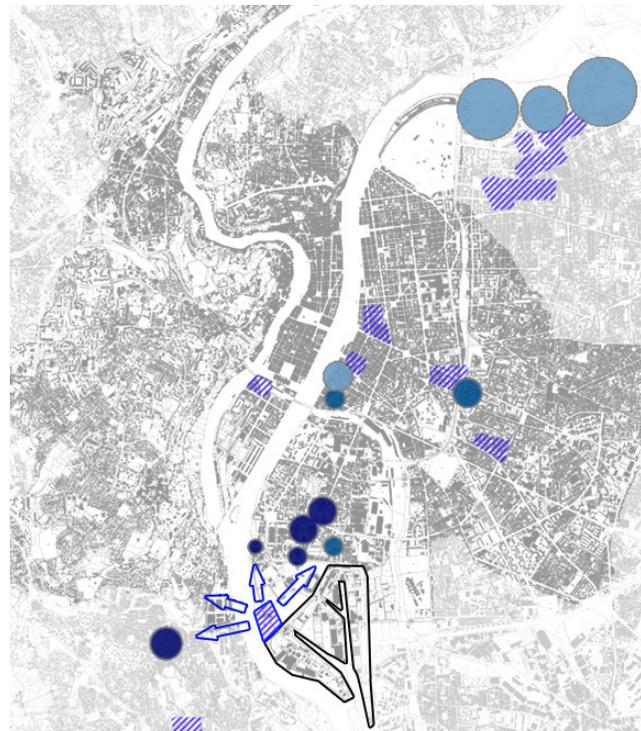
Le Sud de Lyon a connu dernièrement de nombreuses implantations universitaires, avec notamment la création du Campus Charles Merieux composé des sites de Gerland et de Lyon-Sud. Mais les dernières implantations n'ont pas été accompagnées de la création d'un nombre suffisant de logements étudiants - ce qui pose problème dans un arrondissement où le parc immobilier est prévu pour accueillir principalement des familles de la classe moyenne.

Demain, le port pourrait devenir un port excellence, proposant des logements étudiants et des lieux de recherches sur site. On encouragerait ainsi des échanges qualitatifs entre les entreprises et les étudiants hébergés sur le site, comme cela peut se faire à Bâle en Suisse.

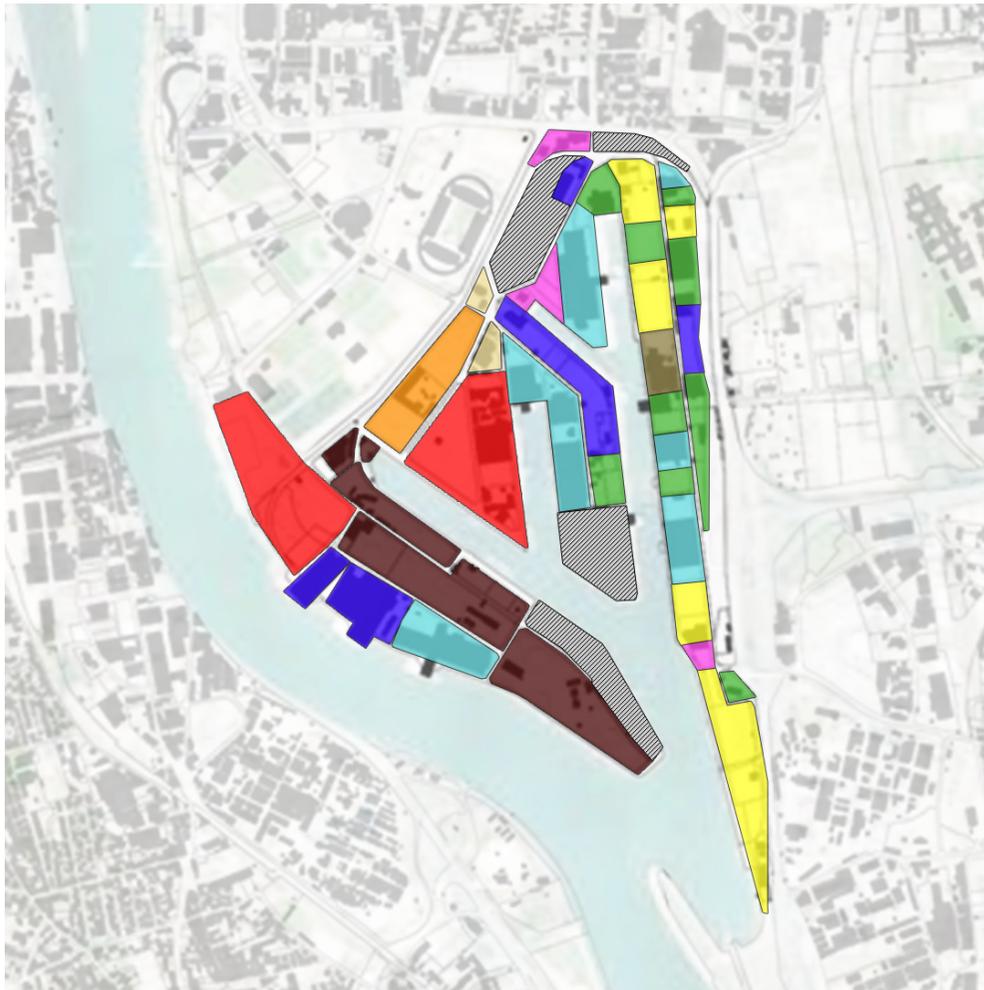
### Implantation actuelle des logements étudiants



### Demain : Un port excellence



## Spécialités des entreprises présentes sur le port

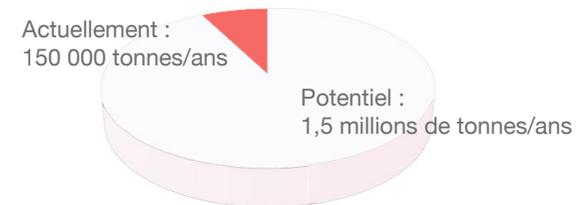


## Les potentiels du port

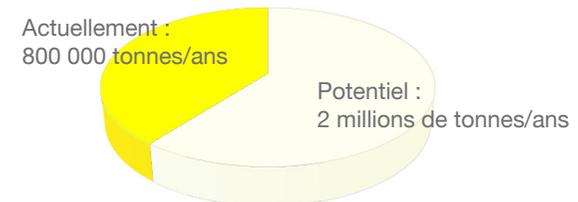
Une dernière base de la réflexion s'articule autour d'un point plus pragmatique, avec l'exploitation des données sur les entreprises du port. Aujourd'hui le port dispose d'un vivier industriel très intéressant pour la métropole, mais pourtant utilisé très loin de son potentiel réel.

Trois catégories retiennent particulièrement l'attention, dans une vision de synergies potentielles entre le port et la ville : la fourniture de produits alimentaires, la fourniture de matériaux de construction, et la gestion des déchets.

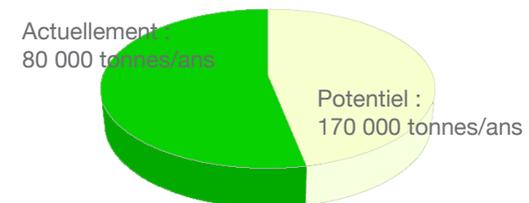
### Potentiel de fourniture de produits alimentaires (Vrac et conteneur)<sup>1</sup>



### Potentiel de fourniture de matériaux de construction (Vrac)<sup>1</sup>



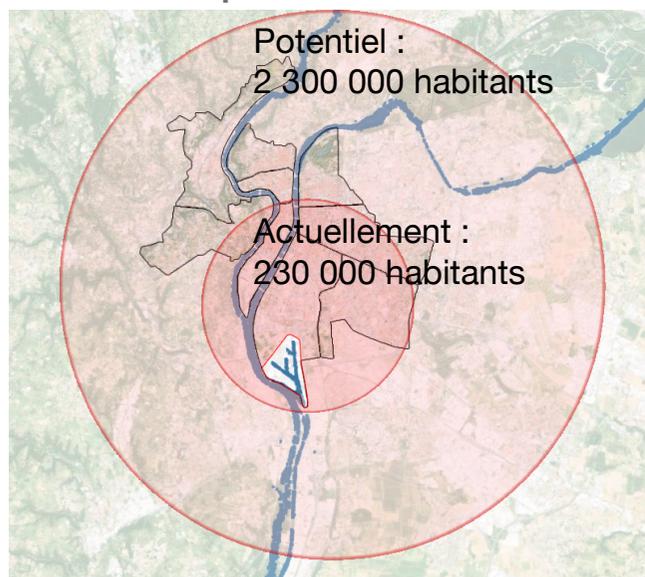
### Potentiel de gestion et traitement des déchets (Vrac)<sup>1,2</sup>



<sup>1</sup> Estimations basées sur des documents non exhaustifs des entreprises basées au PLEH

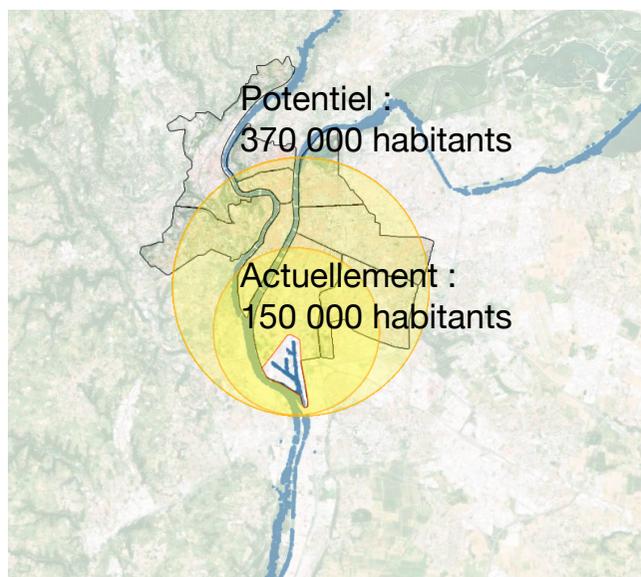
<sup>2</sup> Estimation basée sur l'analyse de l'usine de traitement «Chambéry-métropole»

### Fourniture en produits alimentaires



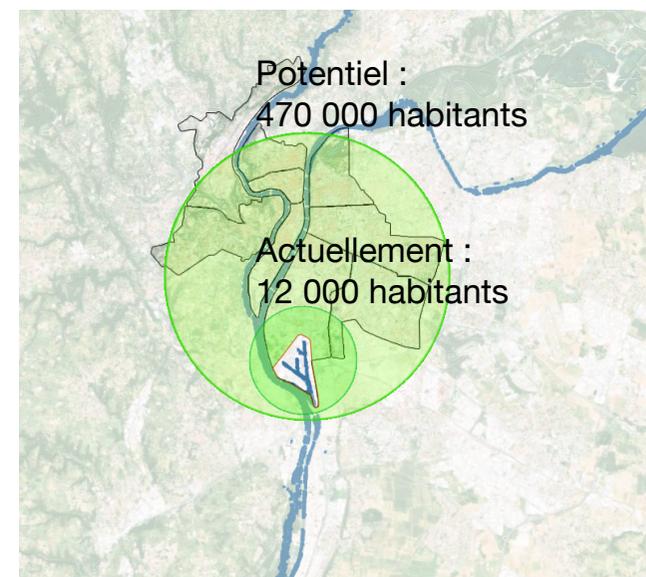
Sur une base de 650kg d'aliments/pers/ans

### Fourniture en matériaux BTP



Sur une base à Lyon IM de 2,7 millions de tonnes/ans

### Gestion et traitement des déchets



Sur une base de 370kg de déchets/pers/ans

Ces données nous montrent que les terminaux et les entreprises sont loin d'être à leur plein potentiel, et sont dans la capacité d'offrir de vrais services métropolitains.

Les tonnages potentiels portuaires permettent d'envisager la fourniture de l'ensemble des produits alimentaires nécessaires à la métropole, ainsi que l'ensemble des besoins en matériaux de BTP et en traitement de déchets de Lyon intramuros.

Sur ce dernier point réside la plus grosse marge de progression. En effet sur les 80 000 tonnes de déchets traitées actuellement par an, seules 5 000 tonnes proviennent de Lyon, le reste étant importé, traité puis réexporté par

voie fluviale. A l'heure actuelle, la métropole envoie à la décharge près de 80%<sup>1</sup> de ses déchets.

Les potentiels et les marges de manoeuvre du port sont donc importants.

Maintenant il reste à lier ces points, ces données d'exploitations, au métabolisme de la métropole. La question est de voir comment on peut faire système, comment on peut replacer le port dans un rôle métropolitain.

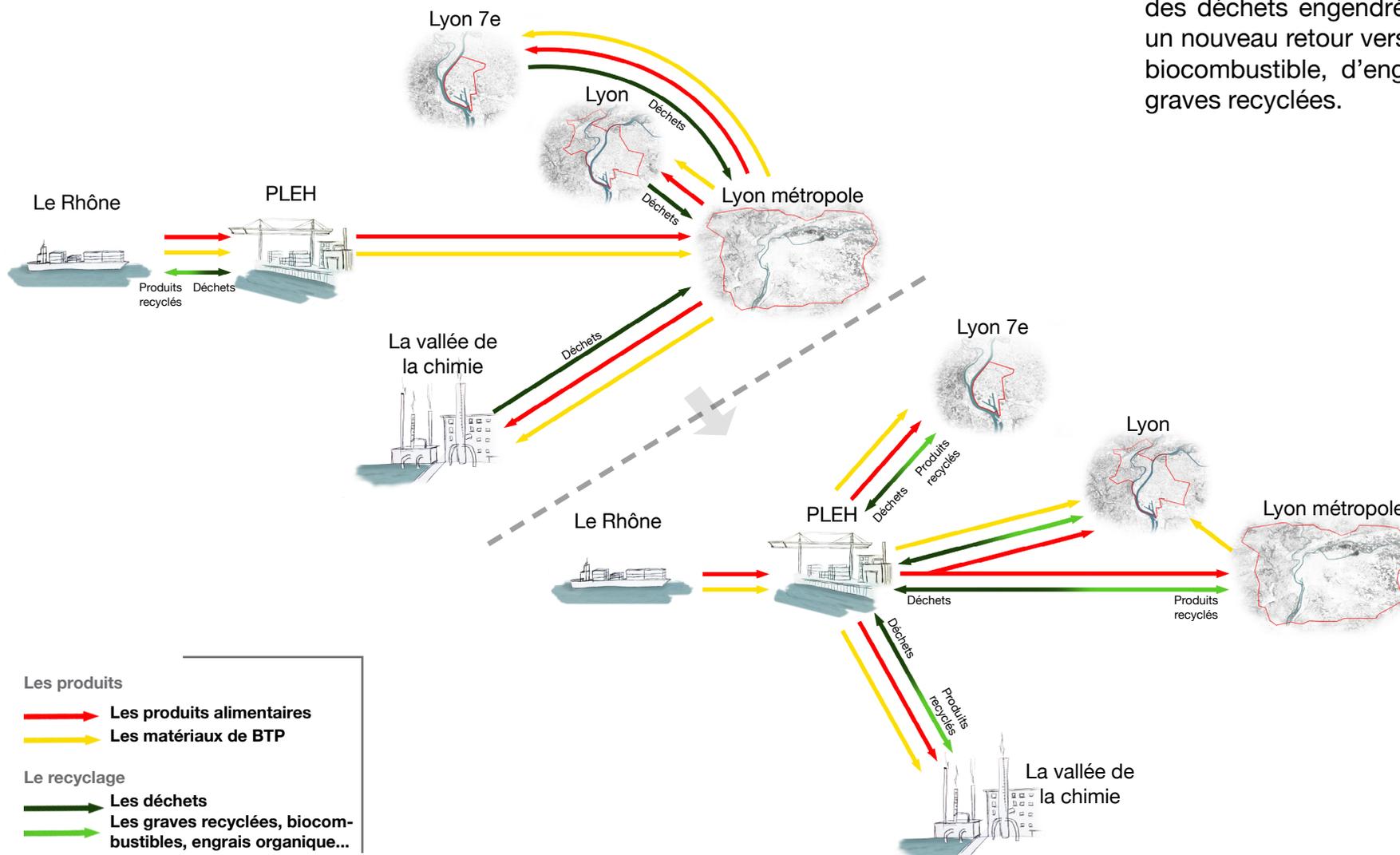
<sup>1</sup> Donnée urbalyon.org : seulement 19,6% des déchets sont actuellement recyclés

## Des synergies d'approvisionnement à mettre en place

Afin de mettre en place un système redonnant un rôle central au port, le premier point est une approche par la problématique de l'approvisionnement et du traitement des

déchets. Actuellement, le PLEH n'a qu'un rôle de passage, de transition entre le Rhône et la métropole.

Mais dans la thématique d'un port abondance qui met en place un centre de distribution urbain, une synergie serait mise en place avec : à la fois la gestion de la distribution des marchandises, mais aussi le traitement des déchets engendrés - ce qui permettrait un nouveau retour vers la ville sous forme de biocombustible, d'engrais organique ou de graves recyclées.



## Des synergies énergétiques à mettre en place

Le second point d'approche peut se faire par les enjeux énergétiques.

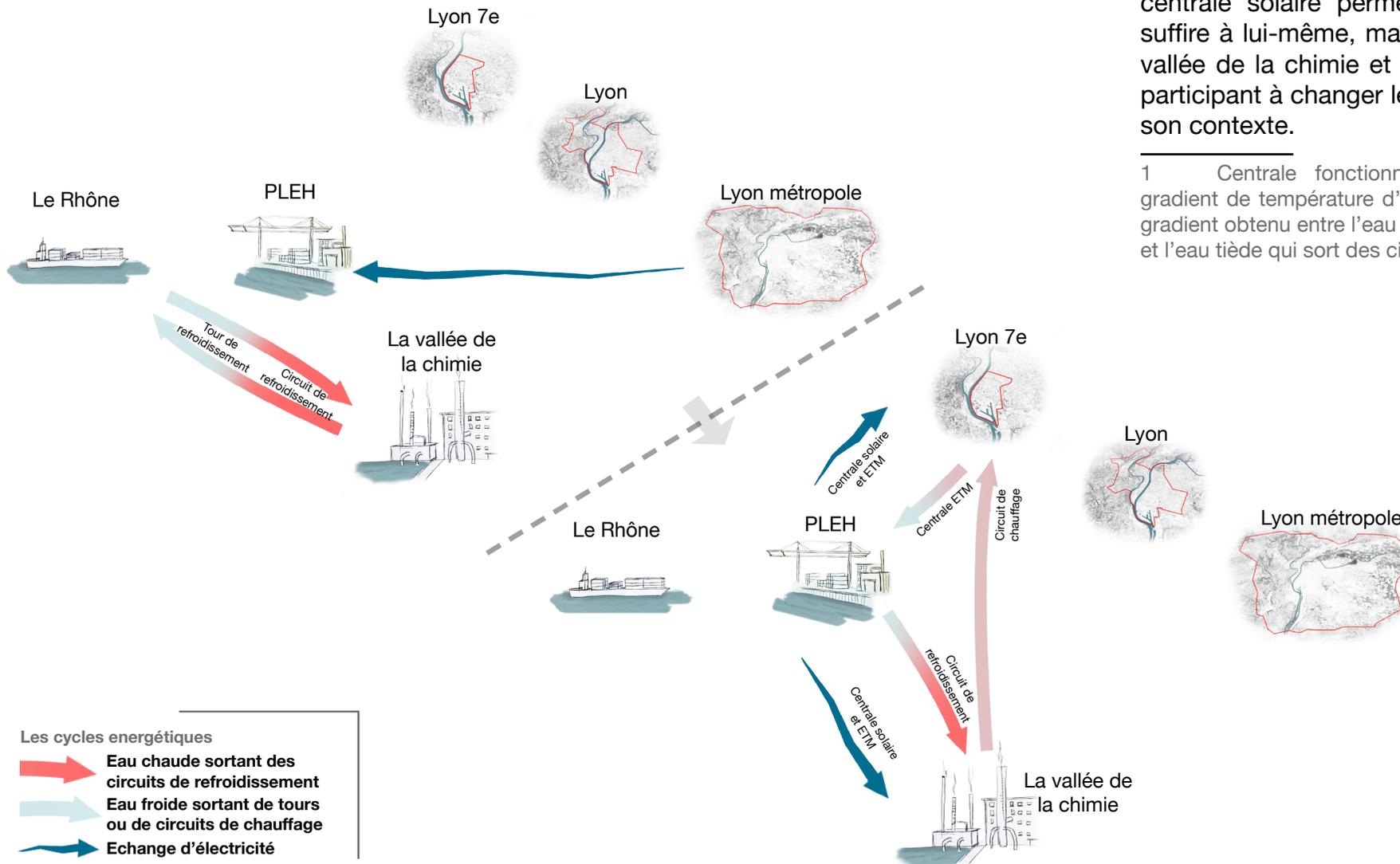
On voit qu'actuellement, le PLEH n'a qu'un rôle de consommateur dans cette thématique

et importe son énergie. D'un autre côté, la vallée de la chimie est très gourmande en eau froide pour alimenter des circuits de refroidissement, avant de faire évaporer ladite eau, ou de la faire transiter par des tours de refroidissement pour pouvoir la rendre au Rhône.

Dans une thématique d'un port de l'énergie, un système est mis en place afin de faire transiter cette eau chaude dans les circuits de chauffages dans le 7eme arrondissement, avant un retour vers le port où l'eau tiède est exploitée par une centrale ETM<sup>1</sup>.

Cette centrale ETM accompagnée d'une centrale solaire permettrait au port de se suffire à lui-même, mais aussi d'alimenter la vallée de la chimie et le 7e arrondissement, participant à changer le rapport du port avec son contexte.

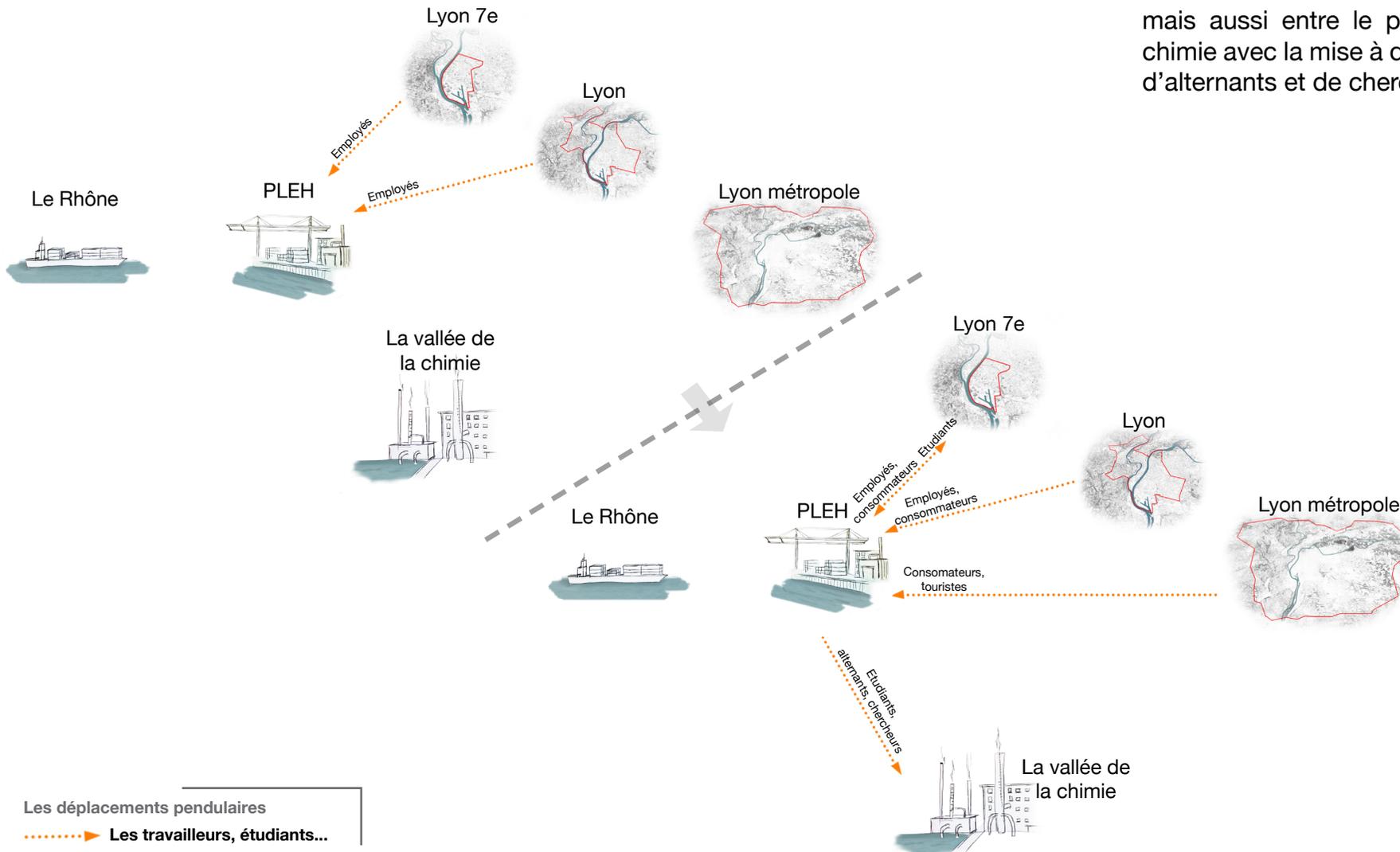
1 Centrale fonctionnant à la différence de gradient de température d'eau d'environ 20 degrés - gradient obtenu entre l'eau de fond du cour du Rhône et l'eau tiède qui sort des circuits de chauffage



## Des synergies humaines à mettre en place

Le troisième point se fait par l'approche par les enjeux humains, et notamment les déplacements pendulaires. Actuellement, on vient travailler au PLEH, mais on habite et on fait ses courses ailleurs.

Dans une dynamique du port du quotidien, avec ses commerces et ses services, et la perspective d'un port excellence, avec ses logements étudiants et ses fonctions universitaires, on crée un système où les déplacements liant le port à la ville sont enrichis de consommateurs, d'étudiants, d'alternant, d'employé, et même de touristes. Des liens s'établiraient entre la ville et le port, mais aussi entre le port et la Vallée de la chimie avec la mise à disposition d'étudiants, d'alternants et de chercheurs.

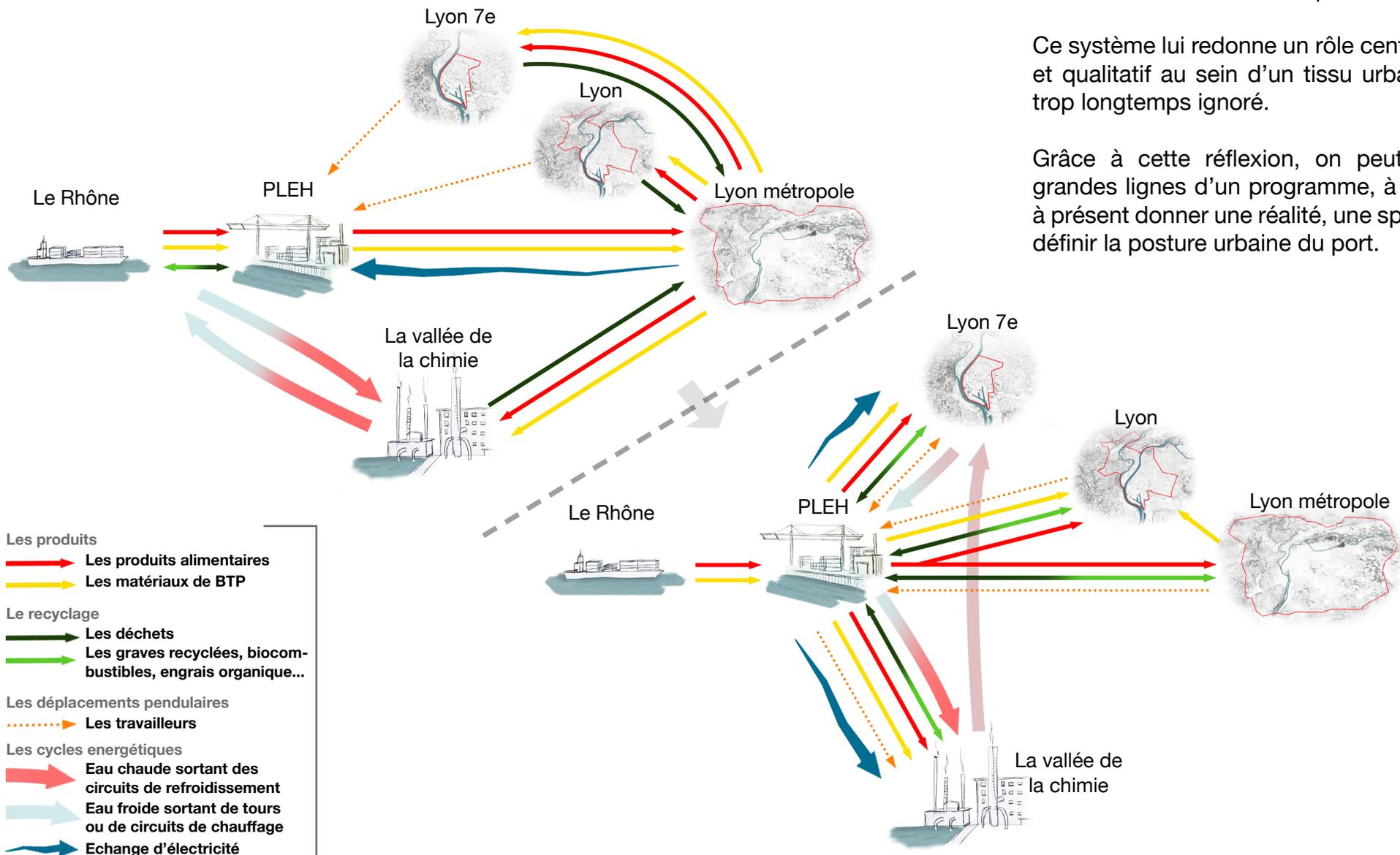


## Une synergie métropolitaine à mettre en place

Ce système global, cette synergie entre le port et la ville permet de replacer le PLEH dans le métabolisme métropolitain.

Ce système lui redonne un rôle central visible et qualitatif au sein d'un tissu urbain qu'il a trop longtemps ignoré.

Grâce à cette réflexion, on peut tirer les grandes lignes d'un programme, à qui il faut à présent donner une réalité, une spatialité, et définir la posture urbaine du port.





## **Quel nouveau paradigme urbain pour le port Edouard Herriot ?**

**Un métabolisme métropolitain à ajuster**

**Une posture urbaine à explorer**

**Un rôle urbain à s'approprier**

## Une posture urbaine à explorer Des liaisons urbaines à traiter

Il se pose à présent la question d'où et comment intervenir sur un site portuaire aujourd'hui sécurisé et barricadé.

Parcourir et découvrir le site avec la responsable du développement économique du port pour le compte de la Compagnie nationale du Rhône a permis de mieux appréhender les contraintes et les potentiels du port (voir : annexe) et de nourrir la réflexion.

Ce schéma définit les grands principes de composition spatiale du port, avec comme premier point la création d'un pont, d'une connexion entre le port et Pierre-Bénite<sup>1</sup>. La création de ce pont change radicalement le visage de l'avenue qui borde le PLEH. Aujourd'hui cul-de-sac, elle devient la porte d'entrée du 7ème arrondissement.

Le second point est la subdivision en deux zones du port. Une première, sanctuarisée, destinée à accueillir les activités sensibles comme le hub, les terminaux, les hydrocarbures et le secret défense.

La seconde, plus accessible, accueille les entreprises privées liées aux activités portuaires.

Ces deux zones s'articulent autour d'une zone partagée, destinée à accueillir les acteurs du port et le public. Un embryon de cette zone existe déjà, comme on peut le découvrir dans l'itinéraire (voir : annexe).

Deux franges s'articulent autour du port. L'une à l'Est, partagée avec les infrastructures paysagères et sportives de la plaine de Gerland, l'autre au Nord, au contact direct des habitats collectifs du tissu urbain.

<sup>1</sup> commune limitrophe de la ville de Lyon, située en rive droite du Rhône, point de passage obligé pour toute arrivée dans la métropole en provenance de la moitié Sud du pays

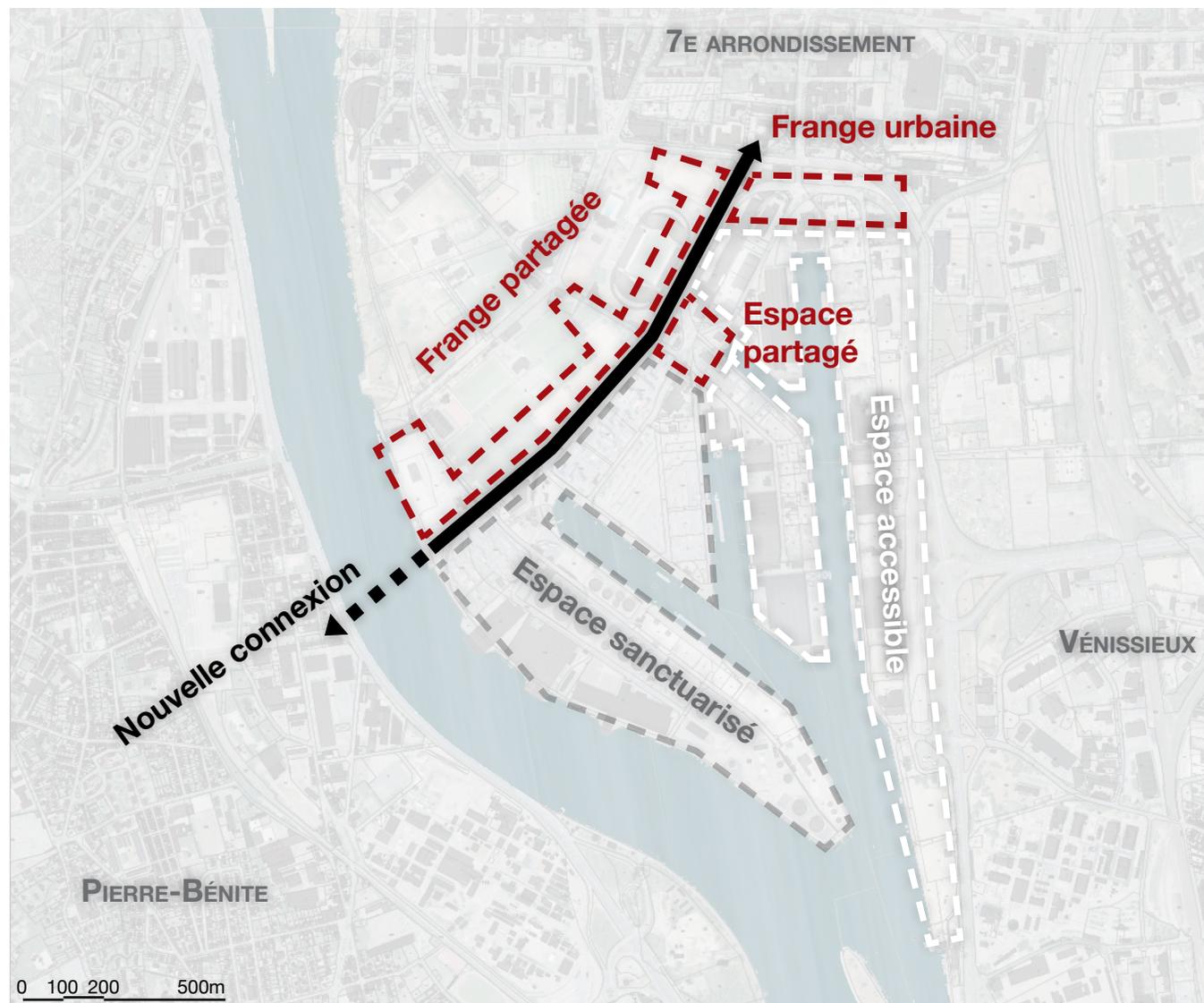


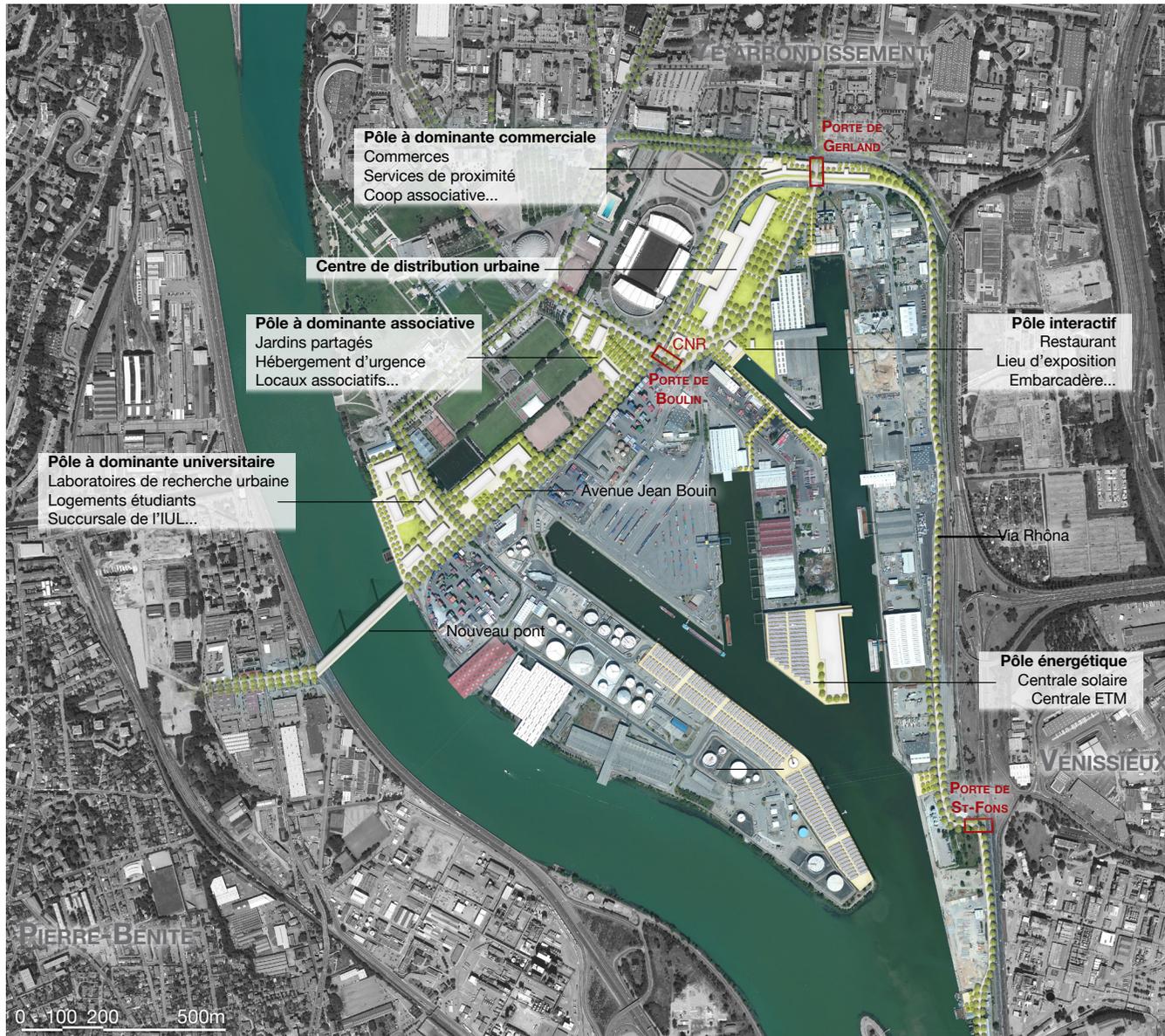
Schéma de principe de composition spatiale

## Une mixité d'usages et de fonctions

La traduction spatiale des grands enjeux de composition et de programme se fait sous forme d'une série de pôles dont les dominantes sont induites par leur contexte immédiat. Ainsi on retrouve au Nord la thématique des commerces et des services, mais aussi de coopératives afin d'offrir en vitrine le nouveau rôle quotidien du port. Plus au Sud, on trouve le centre de distribution urbain au contact du terminal n°2, accompagné de l'espace partagé où on retrouve un restaurant, un espace de rencontre et d'exposition, et un embarcadère. Puis on rentre dans la thématique plus liée au logement, avec des locaux associatifs, des jardins partagés, des commerces de proximité, mais aussi des bâtiments universitaires et des centres de recherches.

Mais si on affirme la volonté d'un programme répondant aux enjeux par secteurs, ce n'est pas pour autant que le bâti est homogène. Le projet s'articule autour d'une volonté de bâtiments multi-usages et multi-fonctions, permettant à tout un chacun de trouver locaux, commerces, services et logements tout au long de l'Avenue Jean Bouin.

Du point de vue de la mobilité, on peut voir la mise en place effective de la connexion avec Pierre Bénite, mais aussi la mise en place d'un véritable tracé pour la Via Rhôna, qui vient percoler au cœur du port par une série de placettes et de spots d'observation.



Plan masse du port Edouard Herriot

PORTE DE  
GERLAND

**Pôle à dominante commerciale**

Commerces  
Services de proximité  
Coop associative...

**Centre de distribution urbaine**

Spot d'observation

Via Rhôna

**Pôle à dominante associative**

Jardins partagés  
Hébergement d'urgence  
Locaux associatifs...

CNR

PORTE DE  
BOULIN

**Pôle interactif**

Restaurant  
Lieu d'exposition  
Embarcadère...

**Pôle à dominante universitaire**

Laboratoires de recherche urbaine  
Logements étudiants  
Succursale de l'IUL...

Spots d'observation

0 50 100m



Dans la perspective de ce projet qui bouleverse une grande partie de l'interface qu'entretient le port avec le tissu urbain, il convient de s'adapter, de composer avec les pratiques et l'existant.

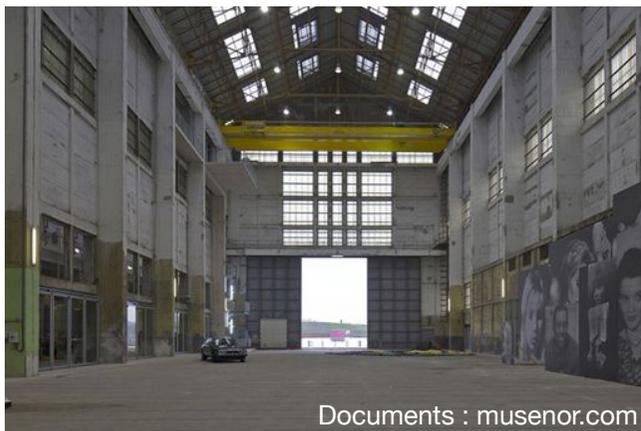
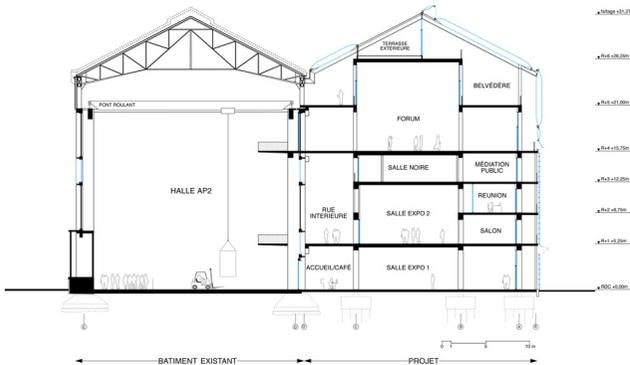
La question de l'essence de la composition du nouveau parc de bâtiments se pose et il convient de faire un état des lieux des constructions existantes des zones impactées.

Cette interface Ouest où se concentre en grande partie le projet est composée majoritairement d'anciennes halles et de hangars qui abritaient des activités sidérurgiques.

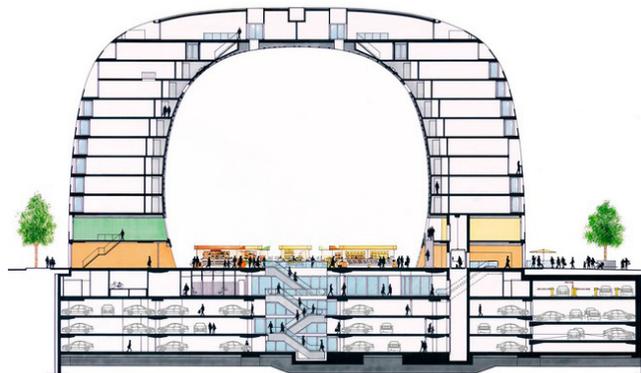
Certaines des halles de cette zone en friche présentent d'intéressantes qualités architecturales et peuvent être réhabilités, ce n'est pas le cas de certains hangars désaffectés et il est certain que de nouvelles constructions devront sortir de terre. Il est donc important de trouver des exemples pour ces constructions-réhabilitations.



## FRAC Nord-Pas de Calais - Dunkerque



## Markthal - Rotterdam



## Etude de cas de bâtiments multifonctionnels

Le projet de la Frac du Nord-Pas de Calais présente un intéressant exemple de réhabilitation d'une ancienne halle portuaire en lieu multifonctionnel.

Ce projet de construction/réhabilitation a permis la préservation et la mise en valeur du bâti existant tout en permettant à de nouveaux usages de s'implanter grâce à une large extension s'inspirant de l'existant. Ainsi ce lieu par le passé désaffecté abrite aujourd'hui à la fois des surfaces d'exposition du fond d'art contemporain, mais aussi des lieux de création artistique, de réunions, de rencontre et de restauration.

Le projet du Markthal prend place sur les anciens docks au cœur de Rotterdam.

Ce projet reprend le langage des halles portuaires en proposant un large espace ouvert en son centre abritant un marché couvert regroupant près de 70 commerçants. En plus d'accueillir régulièrement divers événements festifs locaux, ce bâtiment propose également de nombreux logements, services, stationnements, ainsi qu'un musée présentant les objets retrouvés lors du terrassement du site.

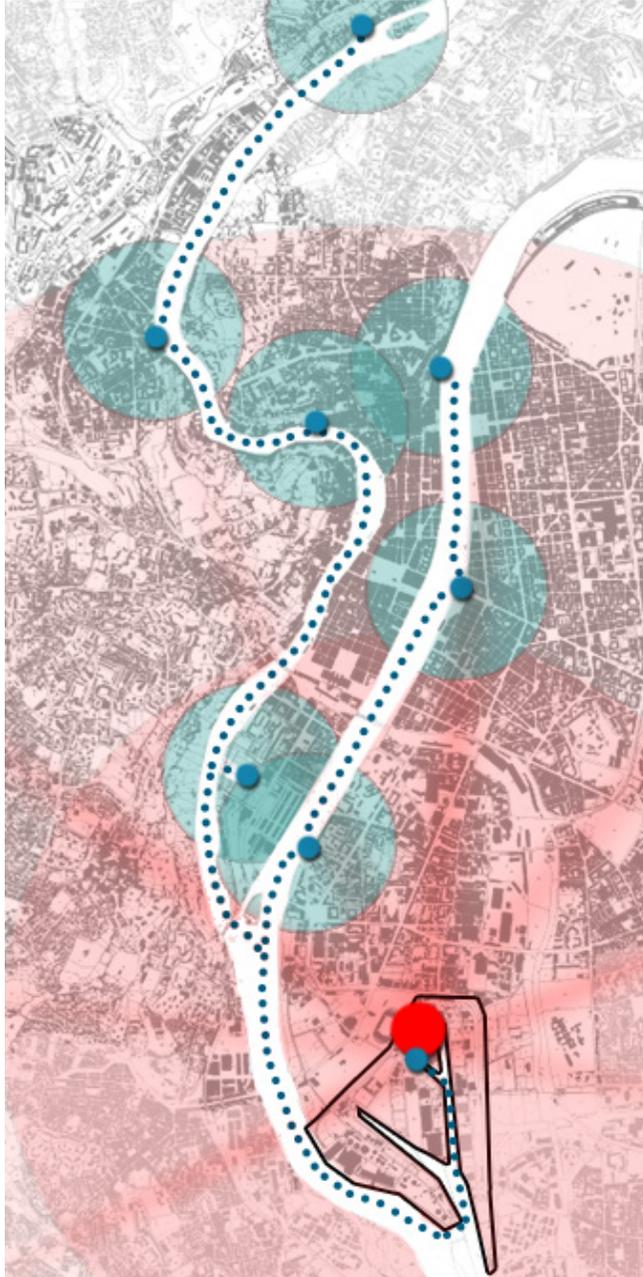


## Quel nouveau paradigme urbain pour le port Edouard Herriot ?

Un métabolisme métropolitain à ajuster

Une posture urbaine à explorer

Un rôle urbain à s'approprier



### Livraison de denrées par camionnette



### Livraison de denrées par coursier



### Livraison de denrées par péniche



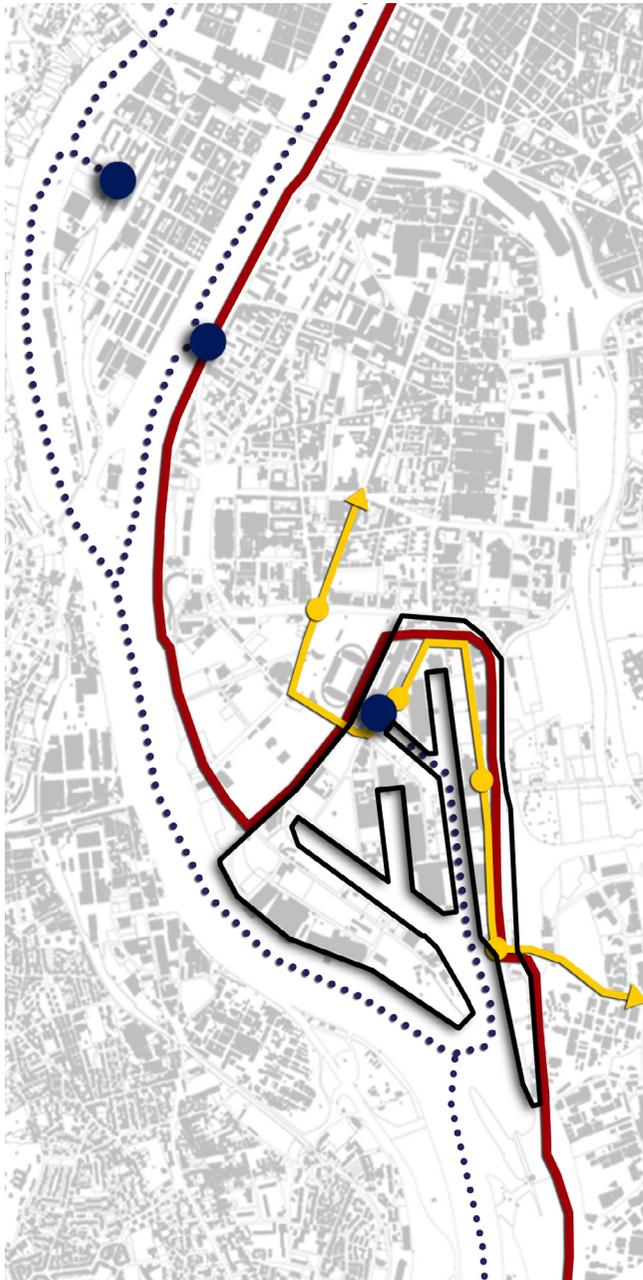
## Un rôle urbain à s'approprier

### Le PLEH, centre de distribution urbaine

Si le PLEH change de métabolisme et de posture, il en va de même pour le rôle qu'il endosse auprès de la métropole lyonnaise et de la perception quotidienne que les habitants ont de leur port.

Le premier facteur de ce changement est amené par le centre de distribution urbaine, synonyme du port abondance. Il permet la livraison par poids lourds des grandes enseignes, mais aussi la livraison par camionnettes et triporteurs électriques des petits commerces et restaurants, ainsi que la livraison d'importants volumes par péniches solaires sur les quais de Rhône et de Saône.

La réactivation de ces modes de livraisons en tout électrique permet notamment une réduction significative du trafic poids-lourd intramuros tout en aménageant un contact direct entre acteurs économiques locaux et le PLEH. Ces véhicules permettent aussi la récolte au jour le jour des déchets, notamment organiques, liés à leurs livraisons quotidiennes. On allège ainsi la charge sur les camions-bennes, mais aussi la charge sur les entreprises de recyclage du port qui peuvent mieux échelonner le traitement des déchets.



### Intégration au réseau TCL



### Implantation de la Via Rhôna



### Création de lignes de bateau-bus

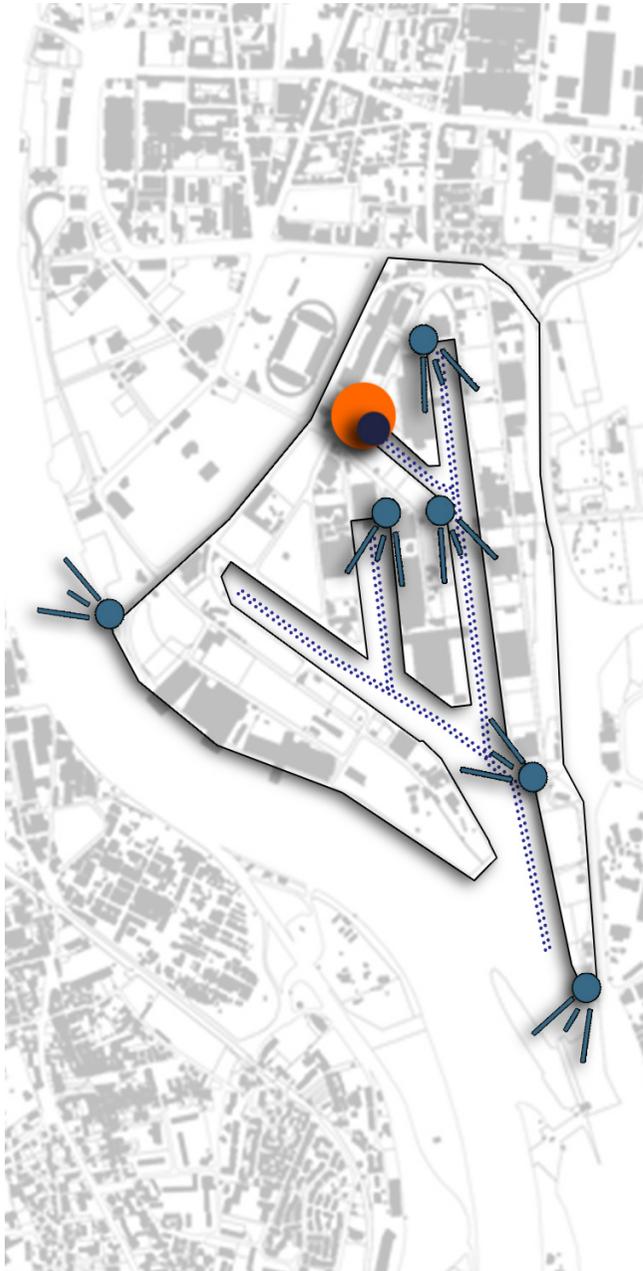


### Le PLEH, acteur de la mobilité

Le second facteur est l'ouverture du port sur la ville avec l'imaginaire d'un port de la mobilité et son intégration au réseau TCL, ouvrant la desserte de la vallée de la chimie, mais aussi par la création d'un tracé qualitatif pour la Via Rhôna.

Un autre élément majeur est la mise en place de lignes de bateaux bus électriques. On crée ainsi un réseau intégrant la ligne existante entre Confluence et Terreaux. En aménageant moins de 10 arrêts sur la Saône et le Rhône, on permettrait de mailler efficacement le réseau TCL qui est à l'heure actuelle cruellement saturé. Il sera ainsi possible, en habitant dans le 7eme, d'aller travailler à Vaise en moins de 20 minutes.

Le port ainsi équipé de ses nouveaux réseaux deviendrait un nœud multimodal incontournable dans le paysage lyonnais.



### Lieu de rencontre, de restauration et d'exposition



### Le PLEH, enfin ouvert au grand public

Le troisième facteur est l'ouverture contrôlée du port au grand public, avec son embarcadere, ses espaces ouverts, son espace de restauration, de rencontre et d'exposition.

Mais on trouve aussi des spots d'observations et la possibilité de visites des différentes darses en bateau solaire.

Le port, si longtemps barricadé, devient ainsi un lieu attractif pour des usages récréatifs ponctuels ou quotidiens, mais aussi un lieu éducatif et surtout un lieu de rencontre entre les visiteurs et les acteurs du port.

### Spots et belvédère d'observation



### Visite du port en bateau solaire



## La vision du port par une famille

Les documents suivants illustrent la vision du port par différentes catégories d'habitants. Ici ce serait l'exemple d'une famille, dont le commerce familial est livré par camionnette en provenance du PLEH.

Un week-end, elle peut empreinter la Via Rhôna, se restaurer dans les petits commerces au Nord du port, faire un tour au lieu d'exposition et admirer la vue depuis un spot d'observation avant de poursuivre son chemin vers la campagne lyonnaise.



### LA VIA RHÔNA

LYON 7<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT

PORT EDOUARD HERRIOT

## La vision du port par un étudiant

Ici ce serait l'exemple d'un étudiant qui habiterait dans les logements jouxtant le port. Grâce à la ligne TCL il peut aller facilement aussi bien à l'université qu'au centre ville. Les commerces du port sont à proximité il peut aller se détendre quand il en a le temps à la plaine de Gerland ou sur les berges des darses.



### LES LIGNES TCL

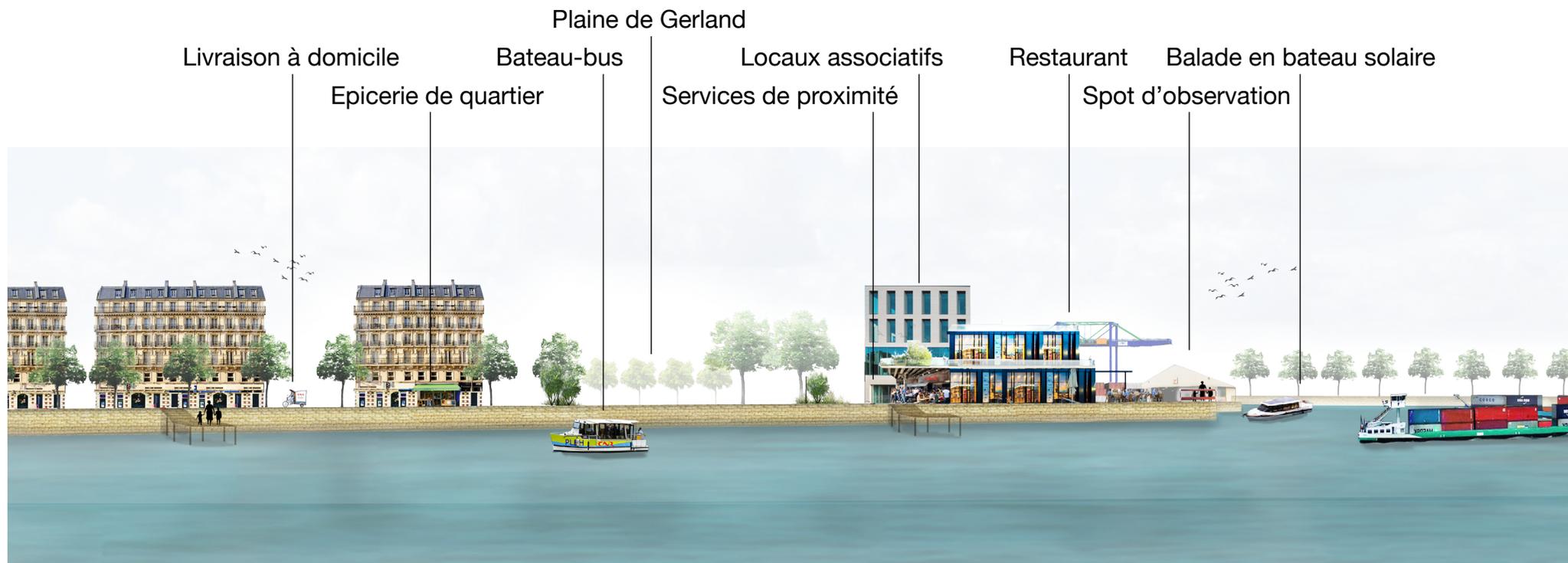
LYON 7<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT

PORT EDOUARD HERRIOT

## La vision du port par une personne âgée

Enfin l'exemple d'une personne âgée, qui a à proximité de son logement des commerces et des services, mais aussi des associations grâce au port. Lors de la visite de ses petits-enfants, elle peut se faire livrer à domicile

des denrées par coursier pour le repas du soir. Grâce à la ligne de bateau bus, elle peut les emmener ludiquement et facilement au port, où ils peuvent prendre leur déjeuner au restaurant, avant de faire un tour aux spots d'observation et de découvrir le port en bateau solaire.



### LES LIGNES DE BATEAUX-BUS

LYON 7<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT

PORT EDOUARD HERRIOT

Liaison piétonne vers le spot d'observation

Liaison piétonne vers la porte de Boulin

Espace de restauration  
Embarcadère

Espace de rencontres  
Espace d'exposition

Vente directe  
Via Rhôna et mobilité douce en direction de la partie accessible du PLEH



### Un nouvel espace de partage

L'espace partagé, central, est l'expression de ce port qui s'ouvre à la ville, de ce port multi-fonction, multi-usage. Ainsi il est le centre névralgique d'un PLEH ouvert à son contexte, avec ses embarcadères et son bâtiment regroupant les fonctions d'accueil, de restauration, d'exposition mais aussi de distribution directe des denrées.

A partir de ce lieu se répartissent les itinéraires pour aller à la découverte du port.





**Epilogue**

«Faire découvrir» le port Edouard Herriot n'est pas un abus de langage, car bien souvent, voilà la vision qu'en ont les lyonnais. C'est au mieux cette barrière, symbolisant l'interdit, le secret.



Mais le port, c'est aussi ces terminaux,  
ces hommes qui s'affairent, ces machines  
qui vrombissent...



...ces piles de conteneurs qui s'empilent, jour et nuit, dans lesquels règne un désordre calculé.



C'est aussi le ballet incessant dans les darses, où les péniches se croisent et se saluent d'un coup de corne de brume.



Le ballet se décline aussi à terre, où les camions vont et viennent, alimentant les dépôts et les usines...



...au milieu desquels se dressent fièrement les géants du port, qui surveillent tels des phares...



...les darses, les routes et les voies ferrées  
qui courent à leurs pieds.



Mais le port à d'autres choses à montrer,  
et il suffit parfois de passer une pile de  
conteneurs pour découvrir que le port...



...c'est aussi les grands espaces, où seuls les oiseaux se font entendre.



Ces espaces hors échelle où le corps  
cherche étrangement sa place.



C'est aussi des endroits bucoliques, qui se glissent au coeur du tumulte.



Des endroits qui invitent à la pause, à l'observation, à prendre son temps.



Des endroits qu'on ne soupçonnerait pas  
au coeur de la métropole.



## Conclusion

Le port Edouard Herriot doit aujourd'hui faire face au tissu urbain qui l'englobe, et dont il fait à présent partie intégrante. Il ne peut rester cloîtré, replié sur lui-même sous peine de précipiter sa chute.

Dans l'intérêt de tous, il doit s'ouvrir et entretenir de nouvelles relations, riches et variées, avec son contexte urbain.

Pour ce faire, il ne doit en rien changer sa nature mais au contraire tirer le meilleur de lui-même pour entrer de pleins pieds dans le futur de la métropole lyonnaise.

Il doit retrouver sa capacité à être inclusif avec son contexte urbain, mais aussi avec les habitants que ce soit par le biais de l'emploi, du service ou de la culture. Hier port isolé aux portes de la ville, il sera demain la pièce urbaine multifonctionnelle par excellence.

Ce nouveau paradigme amène à mettre en exergue l'ensemble des qualités intrinsèques apportées par l'activité portuaire. C'est bien elle qui demain sera, dans ce site incroyable, le vecteur de ce lieu de développement et d'apprentissage et qui saura cultiver la différence sans renier ni son passé, ni sa fonction, ni son essence.

## Bibliographie

Baudoin T., *Urbanité des cités portuaires*, L'Harmattan, Paris, 1997

Béja A., «Le partage, une nouvelle économie ?», *Revue Esprit*, juillet 2015

Charline C., «Le réaménagement des espaces portuaires délaissés», *Les annales de la recherche urbaine*, N° 55-56, 1992

Debrie J. et Beyer A., *Les métropoles fluviales - concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable*, L'oeil d'or - critiques et cités, 2013

Gras P., *Le temps des ports*, Tallandier, 2016

Laubard B., *Le livre blanc de la logistique urbaine*, Afilog, 2012

Lo Prete M., «La vulnérabilité des villes portuaires méditerranéennes françaises et italiennes au prisme des contentieux», *Les annales de la recherche urbaine*, N° 110, 2015

Minutes du colloque, *La logistique urbaine à l'heure de Copenhague*, 2009

Mongin O. et Béja A., «La mondialisation par la mer», *Revue Esprit*, juin 2013

Prelorenzo C., «Les édifices et espaces portuaires», *Les annales de la recherche urbaine*, N° 82, 1999

Thévenin T. et Banos A., *Systèmes de transport urbain*, Hermès - Lavoisier, 2010

Ville de Paris, *Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans la ville de Paris*, 2006





**Institut d'urbanisme de Grenoble - 2016**