

ville fluviale et portuaire : entre mémoire, désamour et utopie

Les villes possèdent des relations toujours singulières, souvent ambivalentes, parfois troubles avec leurs fleuves et leurs ports ; elles les exploitent ; elles s'en protègent ; elles les délaissent ; elles les abandonnent ; elles reconquièrent ; elles les transforment.

Lyon (et son agglomération) n'y échappe pas ; cette ville en exprime des traces, des marques et des désirs.

Des traces de mémoire, puisque depuis toujours Lyon hésite entre ses collines et leur verticalité affirmée, et ses bords d'eau et leur horizontalité flottante comme elle a hésité entre Lugdunum (la colline spirituelle du Dieu Lug) et Condate (la confluence, là où s'unissent débits et puissances de la nature).

De cette inestimable confluence, l'ingéniosité humaine construit des sources de prospérité pour s'ouvrir à de riches perspectives aux multiples métiers (bateliers et nautes, ces fameux armateurs fluviaux) ; la Saône d'abord et de tous temps, le Rhône ensuite récemment et seulement parce que contenu.

Des marques de désamour, puisque, longtemps, le bord de l'eau fut rejeté ; il cumulait trop de menaces ; celle de la limite, celle d'un milieu naturel instable, à tel point que les villes lui ont tourné le dos pour s'en protéger par des digues, des remparts ou des glacis ; celle d'un milieu de la déshérence où se mêlent humidité et corrosion.

La rive comme la berge sont restées des lieux glauques, associant trafics louches et contrebandes en tous genres ; des lieux risqués comme foyer récurrent de maladies et de misère ; un lieu perçu comme un envers de la ville.

Des désirs d'utopie, parce qu'il convient de reformuler les enjeux liés aux relations avec la ville ; physique et écologique, entre la terre et l'eau ; administrative et politique, entre le port et la ville ; sociale, culturelle et économique, entre le monde fluviale et le monde urbain.

Cette situation d'interface doit-elle forcément se matérialiser en rupture de territoires, en deux univers, se côtoyant, comme le Port Edouard Herriot, sans véritablement se rencontrer ou échanger ; comme un lieu incertain ? Ou peut-elle aussi proposer d'autres liens, d'autres éléments d'intégration entre port et ville ; comme un gommage d'une frontière physique ou imaginaire ?

Alors, les thématiques de l'évènementiel et du tourisme peuvent-elle, à elles deux, apporter, par les types de fréquentation et leurs poids économiques, ces capacités nécessaires à influencer sur les rapports d'urbanité, à conjuguer des modes d'être en ville et de faire en ville ?

Alors, la transformation d'usage des paysages portuaires possède-t-elle la puissance suffisante pour traduire l'interrelation entre activités nautiques et activités terrestres ? La qualité de l'offre commerciale comme la fermeté d'une proposition culturelle ou la dynamique des pratiques récréatives, peuvent-elles (re)fonder une nouvelle histoire fluviale ?

Alors, l'ambition d'une politique de déplacement (intra-urbain comme interurbain) vis-à-vis de l'exigence des questions de la mobilité, d'accessibilité et d'intermodalité, possède-t-elle la vigueur indispensable pour être exploitée et mise au profit des liaisons entre les transports urbains, collectifs et individuels ?

Alors, comment articuler intérêt économique, préoccupation sociale, et prise en compte de l'environnement physique et biologique ? Une économie de marché durable est-elle conciliable à un environnement social urbain ? Comment permettre une articulation avec le milieu urbain, culturel et industriel favorisant de fait des emplois durables innovants ? Comment assurer les compromis entre conflits d'usage et conflits d'intérêt, notamment les enjeux de préservation des rives face aux enjeux de développement touristique et économique ?

Alors, comment traiter la question de la gouvernance ? Au-delà de la diversité des approches, il convient de reconnaître la complexité nouvelle du processus de coordination (des acteurs de différents niveaux), du processus d'action (des objectifs négociés et des processus infléchis), et du processus politique (l'avenir d'un territoire face à la mondialisation).

Venons en parler, confronter nos points de vue, échanger, faire du bruit et ramdamer.

Rendez-vous le mercredi 10 octobre 2012 à 19 heures (pétantes) sur le bateau Navilys, 13 bis quai Rambaud - 69002 Lyon (penser à réserver, places limitées).

En présence de plusieurs grands témoins : **Pierre Gras** (journaliste et écrivain, auteur du livre *Le temps des ports* aux éditions Tallandier - 2010), **Bruno Voisin** (sociologue), **Fabien Bressan** (géographe) et **Roland Bernard** (porteur d'un fameux projet utopique).

De membres d'organisations professionnelles et associatives (ACAD, ARA-SFU, ARADEL, CICF, VAD).

Et vous.