

Débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA.



Contribution d'APROPORT

Présentation d'Aproport

APROPORT, service de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire, est le gestionnaire des ports fluviaux de Chalon-sur-Saône et Mâcon.

La Saône-et-Loire, lieu de passage naturel entre le Nord et le Sud de l'Europe, se situe à la croisée des axes de communication et d'échanges de marchandises les plus importants avec le bassin Méditerranéen.

Les plates-formes portuaires d'APROPORT bénéficient donc d'une situation géographique privilégiée.

- Le port de Chalon-sur-Saône a une activité traditionnelle, à caractère général (matériaux de construction, agro-alimentaire, chimie, distribution), mais également spécifique : conteneurs, poste à colis lourds de 1 000 T, réparation et construction navale.
- Le port de Mâcon, à 60 km au nord de Lyon et à 150 km de Genève, a une activité traditionnelle, à caractère général, plus particulièrement axée sur les secteurs agro-alimentaire, produits manufacturés, conteneurs et la distribution.

Les plates-formes portuaires ont assuré en 2009 un trafic de 3,2 millions de tonnes de marchandises avec la répartition modale suivante : 41% par la voie d'eau, 5% pour le ferroviaire, 54% pour la route. Malgré un contexte de crise, le mode voie d'eau a progressé de 6% en 2009.

Certains trafics des ports empruntent la RCEA, par exemple : engrais et tourteaux pour les coopératives agricoles d'Auvergne, sels de déneigement, kaolin pour ALLIA Digoïn, ou encore des palettes de Volvic conteneurisées sur le port de Macon, etc...

La nécessité d'un nœud routier structurant

Les ports de Mâcon et Chalon-sur-Saône sont des hubs trimodaux au nord du bassin Rhône – Saône avec une redistribution des flux vers l'est et l'ouest du département dont la clé sur le report modal est la massification.

APROPORT est un maillon d'une chaîne logistique incluant la route, la voie d'eau et la voie ferrée. Dans cette chaîne logistique, le coût du post ou du pré-acheminement est bien souvent déterminant pour réduire l'impact des ruptures de charge.

Ainsi, le report modal vers des transports alternatifs doit rester financièrement économique.

Avec plus de flux éligibles au report modal, la mise à 2X2 voies de la RCEA en concession permettra d'approfondir l'hinterland des ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon et ainsi d'ouvrir rapidement à des nouveaux produits et de nouvelles filières l'utilisation d'un mode de transport apportant de meilleures performances énergétiques et environnementales (pollution atmosphérique, bruit, congestions de trafic, risques d'accidents).

La mise à 2 fois 2 voies de la RCEA permettra :

- **L'accès à de nombreuses entreprises aux ports intérieurs de CHALON et MACON par facilitation des pré ou post-acheminements routiers.**
- **Une meilleure utilisation des logistiques multimodales faisant appel au fluvial ou au ferroviaire.**
- **L'impulsion d'emplois et la création de richesses pour l'économie régionale en facilitant l'accès des entreprises à tous les modes de transport.**

En conclusion :

Un port ne pouvant se développer qu'au centre d'un nœud routier structurant, APROPORT est favorable à une concession autoroutière de la RCEA afin d'obtenir, dans les meilleurs délais, une route performante et répondant aux exigences du transport multimodal.