



# SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE

DE LA SAÔNE EN BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

SYNTHÈSE

# SOMMAIRE

## 04.

### A / INTRODUCTION / PRESENTATION DE LA DEMARCHE

## 06.

### B / LE CONTEXTE

## 07.

### C / CARACTERISATION DE LA DEMANDE

- I. Etat des Lieux
- II. Approche prospective
- III. Zoom sur la filière conteneur
- IV. Les enjeux environnementaux de l'offre portuaire

## 18.

### D / CARACTERISATION DE L'OFFRE

- I. Pagny
- II. Chalon-sur-Saône (Sud)
- III. Chalon-sur-Saône (Nord)
- IV. Mâcon

## 32.

### E / SERVICES FLUVIAUX A CONTENEURS

## 34.

### F / PROJECTIONS DE TRAFICS

- I. Trafics vrac
  - I.1. Pagny
  - I.2. Chalon-sur-Saône
  - I.3. Mâcon
- II. Trafics conteneurs
- III. Trafics autoroutes ferroviaires et caisses mobiles

## 40.

### G. AXES STRATEGIQUES DE DEVELOPPEMENT ET AMENAGEMENT DES PORTS

- I. Axes de développement et plan d'actions communs aux trois ports
- II. Plans d'aménagement et actions propres a chaque site portuaire
  - II.1. Pagny
  - II.2. Chalon-sur-Saône
  - II.3. Chalon-sur-Saône (Nord)
  - II.4. Mâcon

# Éditos

Le schéma de développement portuaire de la Saône en Bourgogne Franche-Comté qui concerne les ports de Pagny, Chalon-sur-Saône et Macon a été approuvé le 6 janvier 2022 par l'ensemble des partenaires membres du comité de pilotage. Le travail partenarial mené avec les territoires concernés sur un peu plus de deux ans entre 2019 à début 2022 et s'appuyant sur des études poussées et de nombreux échanges avec les acteurs économiques et du transport de fret a permis de définir à l'horizon 2030 les grandes orientations de développement coordonnées pour l'ensemble du système portuaire constitué par ces trois ports et en cohérence avec les politiques d'aménagement du territoire.

Avec ces orientations et le plan d'actions associé l'ensemble des acteurs dispose d'un projet de développement clair qui doit permettre, d'une part, de faire de ces ports de véritables cœurs de développement économique au centre de la Région et, d'autre part, de contribuer à la nécessaire transition écologique et énergétique en renforçant sensiblement la place des ports et des modes massifiés, fluvial et ferroviaire, dans les échanges de marchandises.

**Franck ROBINE**  
Préfet de la région  
Bourgogne Franche-Comté

Avec les orientations stratégiques de développement des ports de la Saône en région Bourgogne Franche-Comté, le schéma portuaire fournit un plan d'actions précis qui comprend des actions à mener par les acteurs pour développer les différentes filières notamment sur le plan commercial (conteneurs, BTP, chimie, céréales, bois, économie circulaire, colis lourds, ...) mais également des plans d'aménagement de chacun des ports avec une estimation des coûts d'investissement. La feuille de route globale à l'échelle régionale et les plans d'actions spécifiques à chaque port sont ainsi précis, opérationnels et directement exploitables pour transformer les ports suivants trois objectifs :

- › Développer la valeur ajoutée apportée aux territoires ;
- › Augmenter la part des modes de transport de fret massifiés notamment le fret fluvial ;
- › Développer la notion de port vert en faisant des ports des accélérateurs de la transition écologique et énergétique.

Ce schéma partagé constitue un cadre essentiel pour construire et organiser un système portuaire performant à l'échelle régionale, contribuant à la réduction des émissions de CO2, la gestion raisonnée des ressources notamment énergétiques et le développement de l'économie circulaire.

**Cécile AVEZARD**  
Directrice Territoriale Rhône Saône  
de Voies navigables de France

A.

# Introduction / présentation de la démarche

## LE SCHÉMA PORTUAIRE DES PORTS DE BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ VISE À STRUCTURER LE DÉVELOPPEMENT DES PORTS DE PAGNY, CHALON SUR SAÔNE ET MACON À L'HORIZON 2030.

Il permet de caractériser les axes et actions de développement ainsi que les aménagements des trois ports et les investissements associés.

L'étude s'est déroulée entre Avril 2019 et Janvier 2022. Le calendrier a été assez perturbé par la crise sanitaire Covid 19.

Le présent document fournit une synthèse des différentes phases d'étude, disponibles par ailleurs et largement plus détaillées.

L'étude a été réalisée sous l'égide du préfet de Bourgogne-Franche Comté avec une maîtrise d'ouvrage assurée par Voies navigables de France et un Comité de pilotage composé de :

- › La préfecture de région de Bourgogne-Franche Comté et les services de l'Etat ;
- › Le Conseil régional de Bourgogne-Franche Comté
- › Voies navigables de France ;
- › La Chambre de Commerce et d'Industrie Métropole Bourgogne
- › Le Syndicat Mixte du Technoport de Pagny
- › Le Grand Chalon, Mâcon Beaujolais Agglomération, le communauté de commune Rives de Saône
- › SNCF RESEAU

La mission a été réalisée par le groupement de bureau d'études CTS et Eco Modal avec un déroulé en 3 grandes phases de travail, chacune validée par le comité de pilotage :

- › Le Diagnostic de l'offre portuaire, le 16 novembre 2020;
- › Les Scénarios d'aménagement du réseau des ports, le 29 mai 2021 ;
- › Le Plan d'action, le 06 janvier 2022

# B.

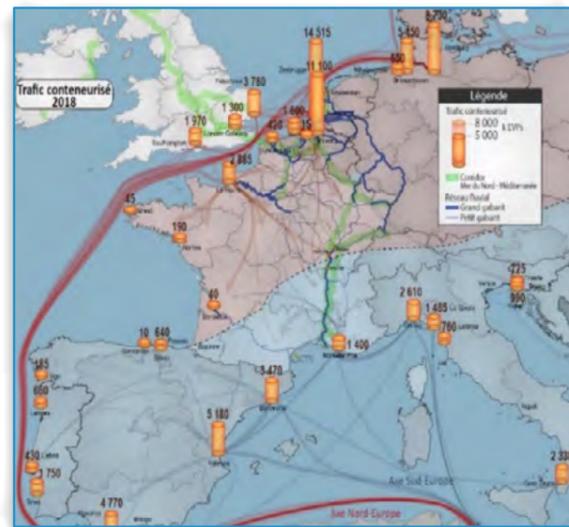
## Le contexte

Positionnés au Nord de la Saône à grand gabarit, les ports de Pagny, Chalon-sur-Saône et Mâcon sont idéalement positionnés sur le corridor Amsterdam-Marseille pour structurer une logistique régionale sur les marchés internationaux et celle du bassin Rhodanien.

Les trois ports de Bourgogne Franche-Comté ont des atouts structurels de poids qui doivent leur permettre de mieux se positionner sur les flux régionaux, interbassins et internationaux :

- › Les plateformes sont toutes tri-modales: connectées au réseau fluvial grand gabarit, au réseau ferré national et non loin des embranchements autoroutiers. La plateforme de transport combiné de Gevrey Chambertin à Dijon complète le maillage logistique régional par modes massifiés.
- › Les zones d'activités et industrielles à proximités sont actives avec des filières économiques majeures telles que les céréales, l'agro-alimentaire, la chimie
- › Du foncier est disponible et susceptible d'ancrer des trafics.
- › Leur localisation leur permet de couvrir l'ensemble du marché adressable

Malgré leurs atouts les ports de Bourgogne Franche-Comté ont une part de marché sur certaines filières en deçà de leurs potentiels. A titre d'exemple sur la filière conteneurs environ 94% des trafics régionaux se font par le mode routier.



**Figure 1**  
Positionnement des ports de Bourgogne Franche-Comté sur le corridor Amsterdam-Marseille (Source CTS)

# C.

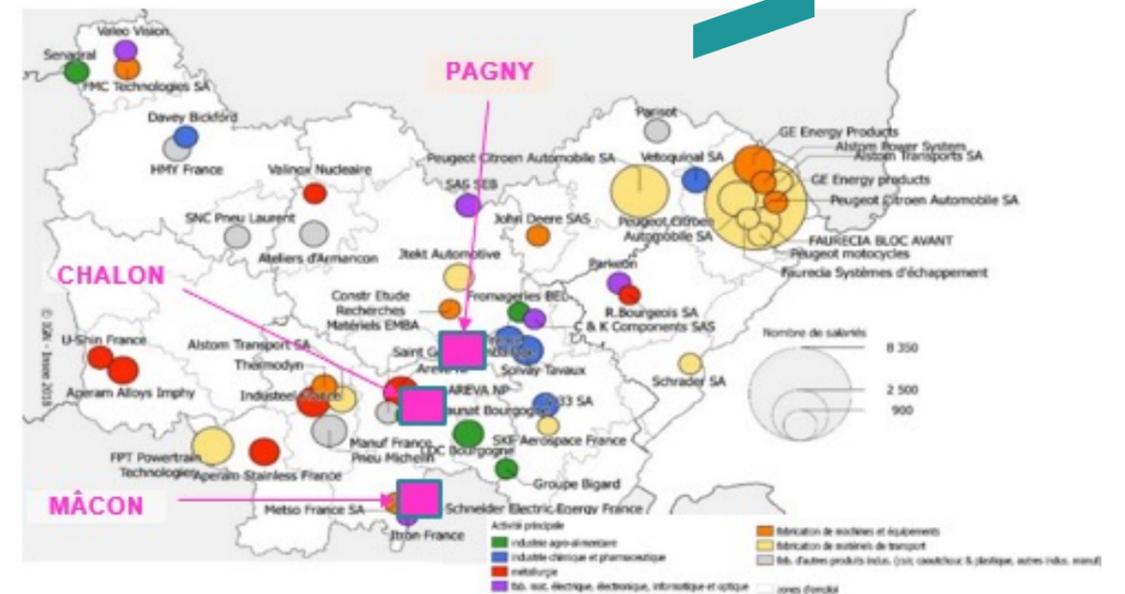
## Caractérisation de la demande

### I. ETAT DES LIEUX

L'état des lieux socioéconomique de la région Bourgogne Franche-Comté permet de fonder la caractérisation de la demande et du positionnement actuel des ports sur les différentes filières économiques.

Avec une population de 2,8 Millions d'habitants, la région Bourgogne Franche-Comté est relativement peu peuplée et polarisée autour des zones économiques situées au sud et nord est de la région.

Les industries historiquement construites autour de la construction automobile dans le Nord Est et les équipements industriels sont plutôt en déclin au profit des industries agroalimentaires, chimiques et de la sylviculture.



Si certaines industries sont en déclin, d'autres, historiques, continuent à se développer comme celles liés aux trafics conteneurisés (maritime et terrestre) et certaines plus récentes, ne demandent qu'à continuer leur émergence au sein de l'écosystème portuaire : le bois, le recyclage, la chimie. En effet Les trafics bois existent d'ores et déjà sur les ports de Chalon sur Saône et Pagny avec des croissances significatives. L'industrie chimique reste par contre peu présente sur les ports malgré une industrie chimique dynamique sur le territoire.

Enfin la filière recyclage liée à la consommation et l'industrie n'est présente que sur le site nord du port de Chalon Sur Saône sans toutefois générer de trafics fluviaux ou ferroviaires.

**PLUS LARGEMENT, LA STRATÉGIE DE POSITIONNEMENT DES 3 PORTS DANS LEUR ENVIRONNEMENT INTER RÉGIONAL ET INTERNATIONAL SE DÉFINIT SUIVANT PLUSIEURS AXES MAJEURS :**

## AXE 01

Structurer une logistique régionale autour des ports en proposant une logistique plus vertueuse environnementalement, économiquement performante avec un haut niveau de fiabilité

## AXE 02

Permettre aux industriels régionaux d'accéder aux portes d'entrée maritimes de Fos Marseille, le Havre, d'Anvers et Rotterdam par des modes massifiés et augmenter leur compétitivité à l'import et à l'export

## AXE 03

Renforcer les liens des ports avec leurs territoires pour un développement inclusif et une valeur ajoutée socioéconomique durable

## AXE 04

Renforcer l'attractivité des plateformes par le développement du concept de « Port Vert »

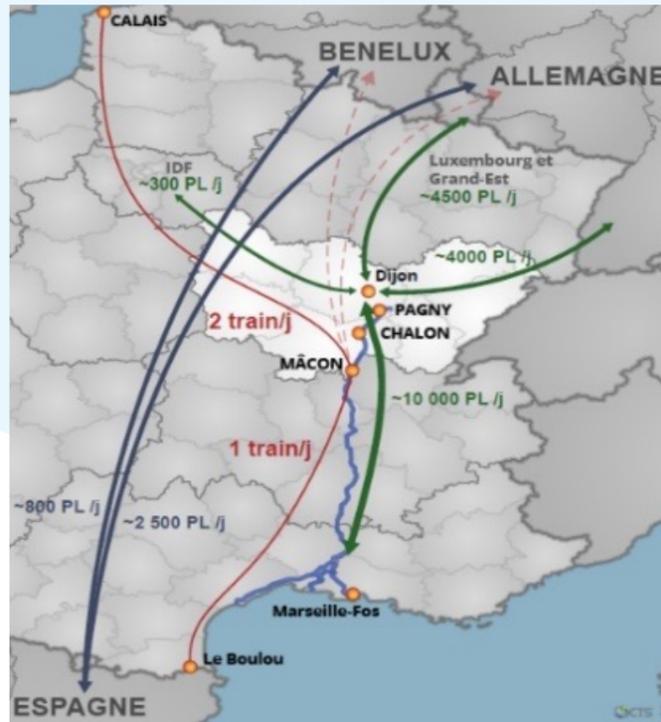
**Sur le plan spatial, les 3 premiers Axes stratégiques peuvent se décliner en un positionnement différencié des ports sur les marchés :**

- › **Chalon Sur Saône** : Pôle logistique central de la région
- › **Macon** : Marchés Sud de Bourgogne Franche-Comté et nord d'Auvergne Rhône Alpes
- › **Pagny** : Marchés régionaux nord Est et sur l'hinterland éloignés du nord Europe

L'un des enjeux du schéma portuaire des ports de Bourgognes Franche-Comté consiste à mettre en œuvre les axes stratégiques et positionner les ports sur leurs marchés dans une logique de réseau, en s'appuyant sur leurs atouts respectifs, existants ou à créer, et en comblant d'éventuelles carences.



**Figure 2**  
Positionnement des ports de Bourgogne Franche-Comté sur les flux de Poids Lourd  
(Source Cerema Traitement CTS)



Sur les flux de marchandises, les ports de Macon, Chalon Sur Saône et Pagny sont au carrefour de flux transitant sur le corridor Méditerranée-Mer du Nord en très grande majorité en poids lourd (> 90%).

L'activité de ferroutage sur Macon est unique dans le contexte des ports Fluviaux Français. Les services ferroviaires entre Perpignan et Calais illustrent le potentiel de développement sur les flux de transit.

Cependant les 2 trains par semaine sur Calais et un train par semaine sur Perpignan sont portés par un seul acteur (transporteur Alainé) ce qui représente une fragilité à terme. Aussi sur le segment du ferroutage, le portefeuille clients doit être diversifiés à court terme afin de consolider les flux et pérenniser les services.

Les services ferroviaires conteneurs réguliers depuis Chalon Sur Saône confirment le positionnement des ports sur le corridor Amsterdam Méditerranée sans toutefois connectés les ports de la zone Zeebrugge-Amsterdam-Rotterdam-Anvers- (ZARA). Les services sur Fos Sur Mer ont des fréquences encore trop faibles pour pérenniser les services.

Enfin l'absence de services fluviaux à conteneurs pénalise la création d'un point de massification et donc le développement des trafics.

La caractérisation de la demande passe par l'analyse des filières économiques présentes sur la région Bourgogne Franche-Comté dont les logistiques peuvent trouver une valeur ajoutée (économique, stratégique et/ou environnementale) avec les plateformes multimodales.

**L'étude s'est intéressée à 8 filières susceptibles de contribuer au développement de trafics sur les 3 ports étudiés :**

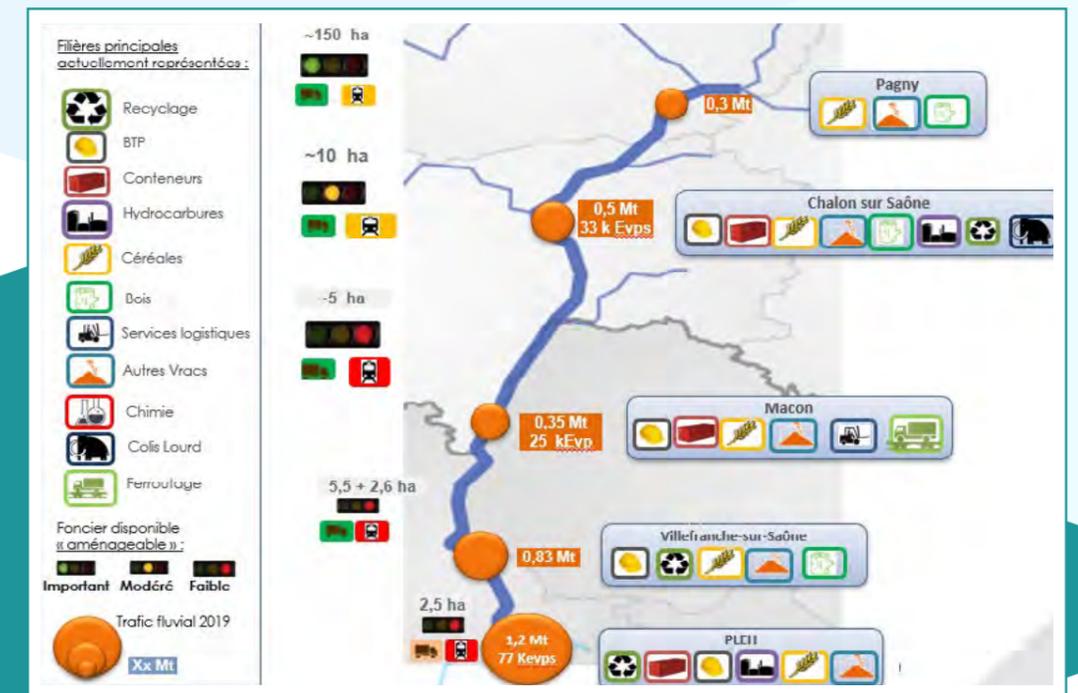
- › Le BTP
- › Les conteneurs et les caisses mobiles (trafic continental)
- › L'économie circulaire
- › Les céréales
- › Le bois
- › La métallurgie
- › La chimie
- › Les colis lourd

## II. APPROCHE PROSPECTIVE

La demande prospective se fonde sur le diagnostic des filières économiques et l'identification des principaux leviers de développement des trafics associés.

Le potentiel de développement des trafics sur chacune des filières est différencié suivant leur levier de développement et la capacité des ports à agir sur ces leviers (exemples : installation d'industriels sur site, partenariats, création d'une infrastructure, création de nouveaux services ferroviaires, fluviaux...).

Pour chacune de ces filières, ont été présenté dans la première phase les éléments de contexte et la cartographie des flux et identifié le potentiel de croissance que ces filières soient installées ou non sur les ports.



**Figure 3**  
Etat des lieux par filières

## LES PRINCIPALES FILIÈRES PRÉSENTES SUR LES 3 PORTS DE BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ SONT :

- › Le conteneur maritime sur Mâcon et Chalon ;
- › Les autoroutes ferroviaires sur Mâcon ;
- › La filière vrac solide : BTP, céréales sur les 3 ports ;
- › La filière bois sur Pagny, Chalon.

## LES FILIÈRES À CONSOLIDER SONT PLUS PARTICULIÈREMENT :

- › La filière conteneur maritime sur Mâcon et Chalon ;
- › Les autoroutes ferroviaires sur Mâcon.

## LES FILIÈRES À INSTALLER SONT ESSENTIELLEMENT :

- › Le recyclage ;
- › La métallurgie ;
- › La chimie ;
- › L'énergie (approvisionnement et production).

Les interviews et l'expertise du groupement d'études ont permis de valider les sous-jacents de croissance des trafics par filière, les projections de trafics et déterminer la difficulté de réalisation de ces trafics.

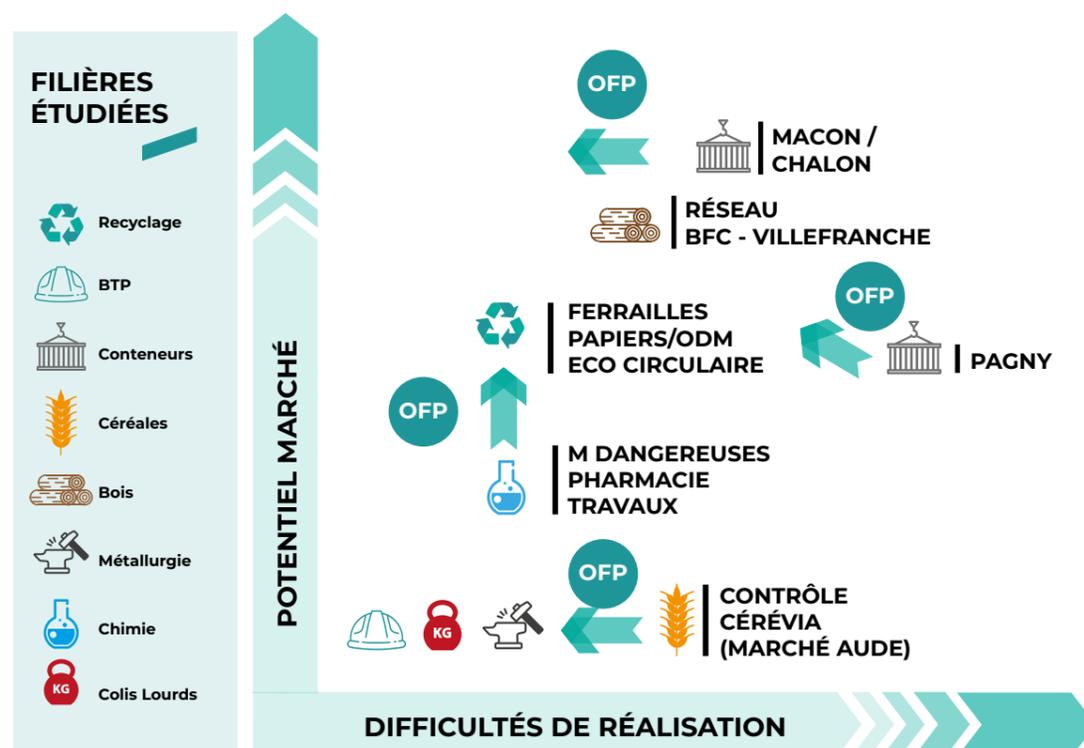


Figure 4  
Potentiel de développement des trafics par filières  
(Source CTS)

A titre d'exemple, le potentiel de développement des trafics conteneurs est important mais la réalisation de ce potentiel sera plus accessible par la mise en place d'un Opérateur ferroviaire de proximité (OFP) notamment sur Pagny.

La réalisation des différents potentiels de croissance sur les ports de Bourgogne Franche-Comté ne se limite pas aux 8 filières étudiées et se fera essentiellement par l'adaptation de l'offre portuaire à la demande des marchés.

Cette adaptation de l'offre peut être d'ordre stratégique (gestion et orientation du foncier), commerciale (développement de nouveaux services) ou relever des aménagements.

Suivant l'analyse des huit filières majeures, quatre présentent un potentiel de développement important accessible aux ports de Bourgogne Franche-Comté compte tenu de leur positionnement et leurs qualités intrinsèques.

### › Le conteneur et caisse mobile avec comme principaux leviers de développement

- La mise en œuvre d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité reliant les trois ports, Ambérieu sur Bugey et Gevrey Chambertin.
- La création de dépôt de conteneurs vides sur Chalon Sur Saône et/ou Macon ;
- La mise en place de services ferroviaires et fluviaux réguliers sur les ports du Range Nord (Le Havre, Rotterdam, Anvers) et sur Marseille Fos.

### › La filière bois par le renforcement d'une offre logistique spécialisée et la captation de nouveaux flux

### › La filière recyclage par l'installation sur site d'industriels spécialisés et un développement inclusif avec les territoires (déchets industriels et ordures ménagères)

### › La filière chimie par l'installation sur site d'une logistique spécialisée Matières Dangereuses et des partenariats avec des industriels régionaux

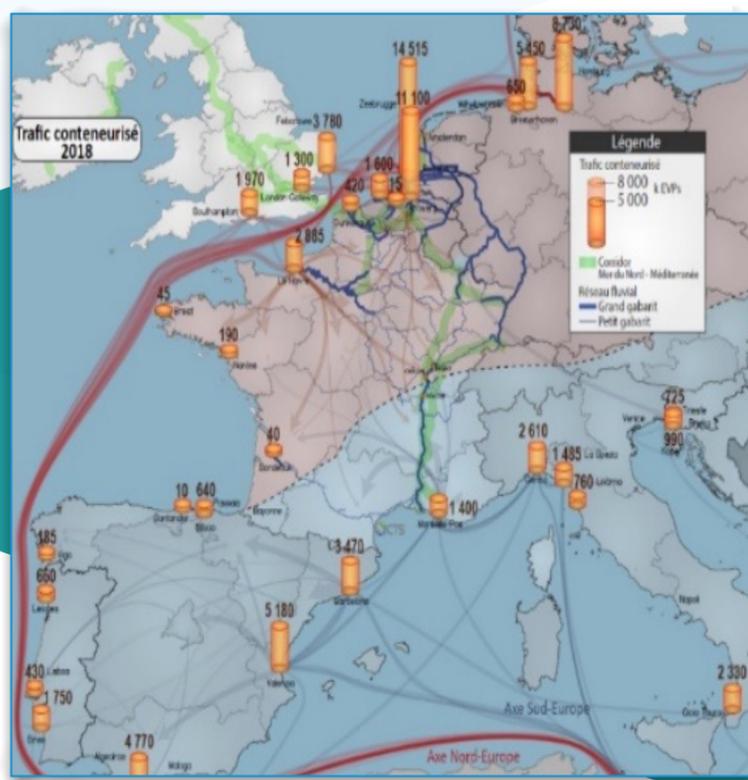
Suivant les hypothèses et analyses de la demande, les ports de Bourgogne Franche-Comté peuvent viser une augmentation de trafics de marchandises en vrac de +3,5 MT à horizon 2030 (les ports ont traité un volume fluvial de 1,1 MT en 2019)

### III. ZOOM SUR LA FILIERE CONTENEUR

**Le marché du conteneur maritime est entré dans une phase de maturité depuis ~2010 avec des croissances en Europe de l'Ouest de l'ordre ~3%/an.**

Malgré cela cette filière représente un axe de développement potentiel élevé pour les ports par le report modal. Aujourd'hui plus de 94% des flux régionaux passent par la route et un positionnement sur le marché des ports de Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam, Anvers de plus de 28,2 Millions d'Evps en 2018.

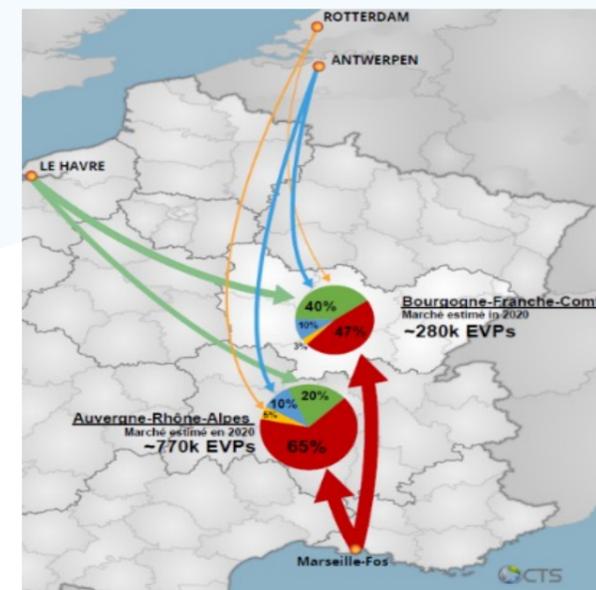
Il est remarquable de noter que les ports de Bourgogne Franche-Comté se trouvent à la frontière de la couverture du marché par les ports du range Sud et de celle par les ports du range Nord. En effet, au nord de Chalon Sur Saône, les 2/3 des flux passent par les ports du range Nord, au sud de Chalon Sur Saône les 2/3 des flux passent par les ports du range Sud. Cette particularité permet d'envisager le développement de logistiques sur les ports de Fos Sur Mer, du Havre, de Dunkerque et ceux de la zone ZARA.



**Figure 5**  
Distribution des trafics conteneurs de l'hinterland Ouest Européen en 2018  
(Source CTS)

Sur cette filière, les ports maritimes actifs sur la région Bourgogne Franche-Comté sont essentiellement les ports de Fos Sur Mer (~47% de part de marché), du Havre (~40% de part de marché) et le port d'Anvers avec ~8%. Le mode utilisé est en très grande majorité routier. Soit en « tout route » de bout en bout ou avec une partie par fluvial ou ferroviaire sur les plateformes de Lyon notamment.

**Le potentiel du marché de la région Bourgogne Franche-Comté et du nord de la région Auvergne-Rhône-Alpes est estimé en 2019 à ~400 000 Evps pour un trafic portuaire < 20 000 Evps.**



**Figure 6**  
Desserte des trafics maritimes sur la zone BFC et ARA  
(Source CTS)

Suivant leur positionnement géographique, leurs qualités intrinsèques et sous réserve de la réalisation de projets structurants, un objectif de 30% de part de marché des ports de Bourgogne Franche-Comté semble être réalisable.

Suivant les croissances endogènes des marchés, cette part de marché représente une augmentation de trafics d'environ 170 000 EVP et UTI (unités de transport intermodale) à l'horizon 2030.

Le développement des trafics sur cette filière passera nécessairement par la mise en œuvre de services fluviaux réguliers sur la Saône, des services ferroviaires sur les ports de la zone ZARA et la création de dépôts de vides à minima sur l'un des 3 ports.

## IV. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DE L'OFFRE PORTUAIRE

Il est très probable que la croissance des enjeux environnementaux dans le secteur de la logistique devienne prépondérants dans le choix du mode de transport à l'horizon 2025.

La réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) dans le secteur du transport va probablement s'imposer aux acteurs de la logistique notamment aux chargeurs, soit par le « bas » par une demande forte du citoyen, soit par le « haut » par une réglementation nationale ou internationale qui s'appliquera à tous.

Le schéma suivant illustre ces évolutions tendancielles :

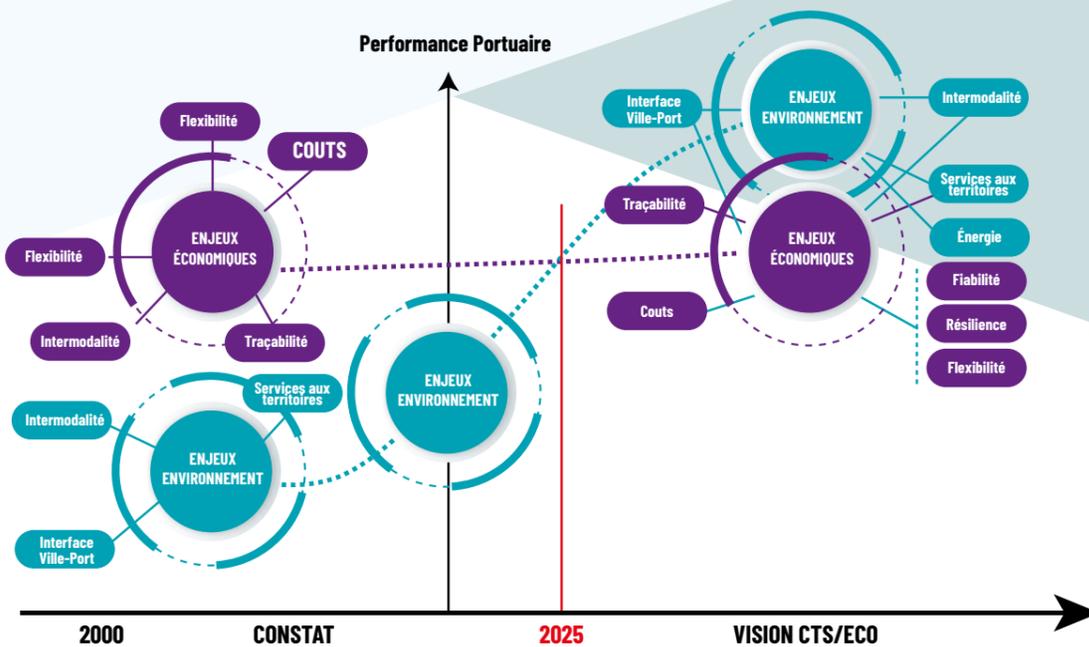


Figure 7  
Changement du paradigme de la logistique  
(Source CTS)

Ce changement de paradigme est une opportunité pour les ports fluviaux en général et ceux de Bourgogne Franche-Comté en particulier par leurs capacités à répondre à ces enjeux.

Le positionnement des ports sur les enjeux environnementaux se fera par le développement de la notion de « **Port Vert** » qui s'articule autour de trois composantes

- › Leur contribution à la réduction de l'emprunte environnementale de la chaîne logistique régionale par le développement du report modal vers les modes massifiés fluviaux/ferroviaires et une exploitation portuaire « **zéro émission** ».
- › Leur contribution à la **transition énergétique des territoires et la production d'énergie verte** sur site pour leurs besoins propres (exploitation, prises électriques à quai, industriels installés sur le foncier) et/ou participer au mix énergétique des territoires.
- › Le développement d'une **économie circulaire intra ou extra portuaire**.

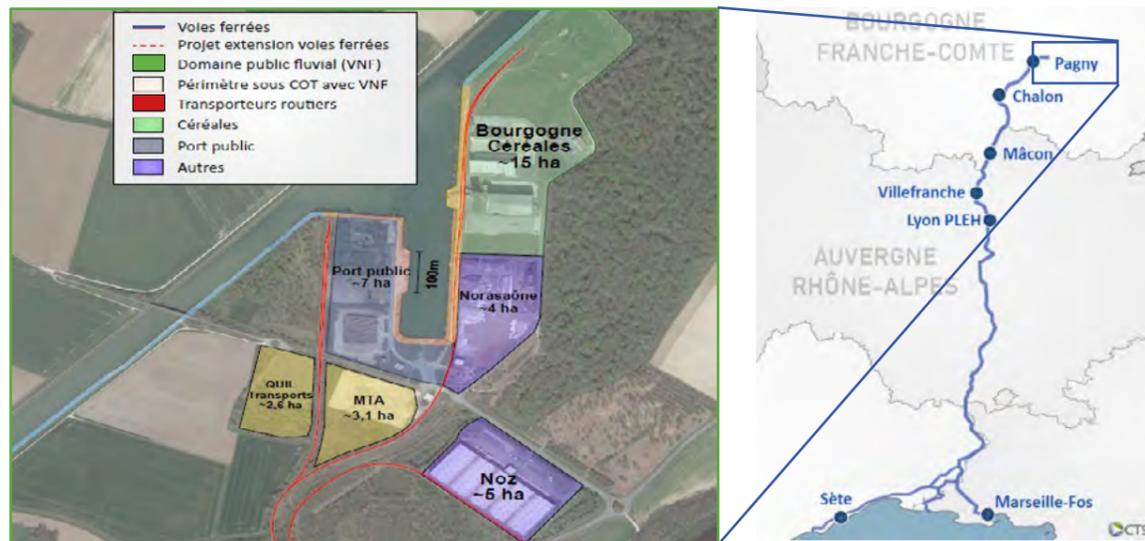
## Caractérisation de l'offre

### I. PAGNY

Localisé à l'extrémité Nord du bassin Rhône-Saône à grand gabarit, le port de Pagny est géré et exploité par la société BFC Multimodal.

Le schéma de gouvernance du foncier est complexe avec **4 entités impliquées** : VNF, le Syndicat Mixte du Technoport de Pagny, la SAS Pagny et Gazeley (promoteur immobilier propriétaire d'une partie des terrains). La cohabitation de ces modes de gouvernance du foncier ne facilite pas l'implantation d'acteurs et l'émergence d'une activité industrialo-logistique.

Comté



Plan de masse du port de Pagny (2020)  
(Source : Données VNF/SMTP, analyse CTS)

Concernant les infrastructures, le site de Pagny possède le foncier le plus vaste des 3 ports de Bourgogne – Franche-Comté avec ~150 hectares de foncier disponible à proximité immédiate (ZAC incluse).

**Sur le plan technique, le port est doté d'infrastructures multimodales de qualité et capacitaires, avec notamment :**

- › Un quai public de ~100m de long suffisant aux besoins actuels du port ;
- › Des embranchements ferroviaires électrifiés permettent de stationner des trains-blocs complets de 750m de longueur.

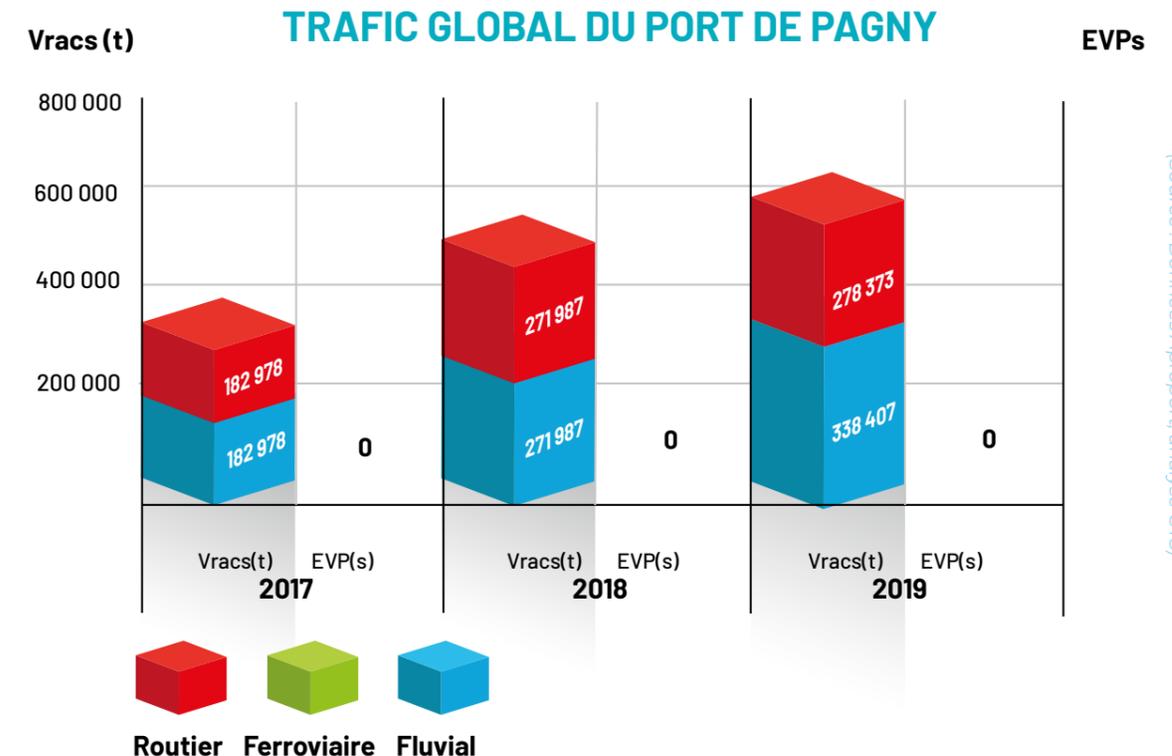
Initialement construit dans la perspective de l'ouverture du canal à grand gabarit Rhin-Rhône, le port de Pagny a pourtant toujours eu des difficultés à trouver son marché. De fait, le développement de ce site demeure atone depuis une dizaine d'années malgré une croissance récente du trafic de bois.

Sur l'ensemble des implantations planifiées dès 2010, seule l'entreprise NOZ s'est effectivement installée à Pagny.

L'environnement industriel immédiat existe, bien que relativement faible, avec la présence à proximité des zones d'activités/logistiques de Beaune et de Dijon ou encore le site de Tavaux à ~15km de Pagny.

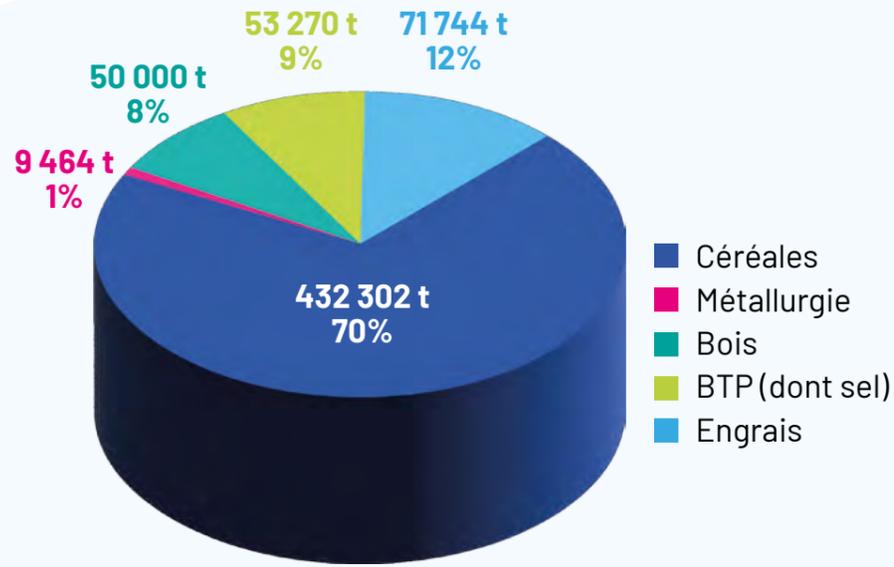
Le port de Pagny traite exclusivement des flux de marchandises en vrac, par la route et la voie d'eau : en 2019, il a traité environ 600 000 tonnes de vrac (tous modes confondus), en croissance sur les dernières années.

Aujourd'hui, il n'existe pas de trafic ferroviaire à Pagny. Son rayonnement reste actuellement limité et porté principalement par le trafic de céréales, suivi dans une moindre mesure par les flux d'engrais, de sel/BTP, de bois et un peu de métallurgie.



## TONNAGES PAR FILIÈRE EN 2019 SUR LE PORT DE PAGNY

(Source : Données Aproport, analyse CTS)



En synthèse les atouts, faiblesses du site de Pagny peuvent être caractérisés de la sorte :

### ATOUS

- › Disponibilité foncière / Foncier peu coûteux
- › Capacité de traitement élevée notamment terreplein
- › Qualité des équipements/installations
- › Bonne accessibilité sur les 3 modes : fluvial, ferroviaire et routier
- › Localisation sur le corridor Amsterdam Méditerranée à la distance critique vis-à-vis des ports majeurs européens
- › Localisation dans un « nœud » d'infrastructures de transport capacitaire

### FAIBLESSES

- › Le partage de la gouvernance du foncier entre acteurs aux objectifs non alignés
- › Une stratégie de développement mal définie
- › Absence d'écosystème logistique à proximité.
- › Faiblesse de l'arrière-pays immédiat
- › Localisation à l'extrémité nord du réseau fluvial grand gabarit
- › Terrains dégradés autour du port (stabilité)

Les enjeux du développement du site de Pagny se trouvent dans sa capacité à créer un écosystème industrielo logistique susceptible de faire émerger des trafics et le développement de services ferroviaires et fluviaux

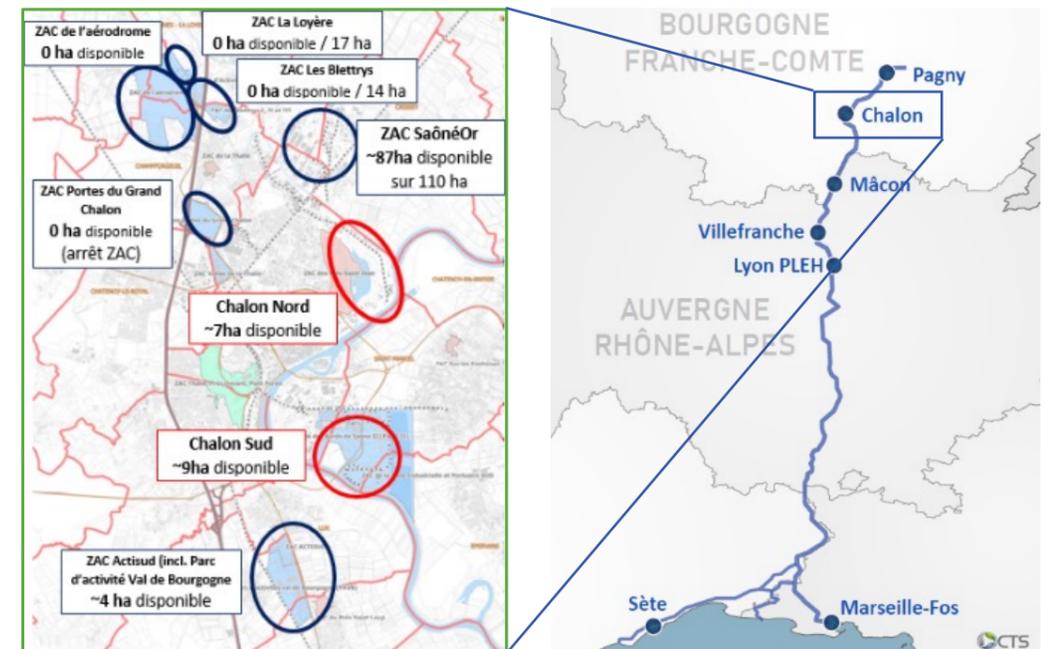
## II. CHALON-SUR-SAONE (SUD)

Le port de Chalon sur Saône est scindé en deux sites (en rouge sur la carte) : le site Sud qui accueille le port public et le site Nord principalement des industriels. Ces deux sites se situent au Nord du bassin Rhône-Saône à grand gabarit, au centre de la région Bourgogne – Franche-Comté.

Le trafic portuaire se situe principalement sur le port Sud et il n'existe que très peu de synergie entre les deux sites.

L'environnement industriel immédiat est relativement riche avec d'une part, plusieurs ZAC à moins de 2 km des sites portuaires et des connexions routières peu contraintes. Des industriels majeurs (Framatome, Amazon, Paprec..) sont localisés à proximité.

### FONCIER DISPONIBLE À VOCATION LOGISTIQUE ET/OU INDUSTRIELLE À PROXIMITÉ DU PORT DE CHALON EN 2020



(Source : PLUi Le Grand Chalon et entretien, analyse CTS)

Le site Sud occupe une surface d'environ 45 hectares avec un foncier disponible résiduel de l'ordre de 9 hectares.

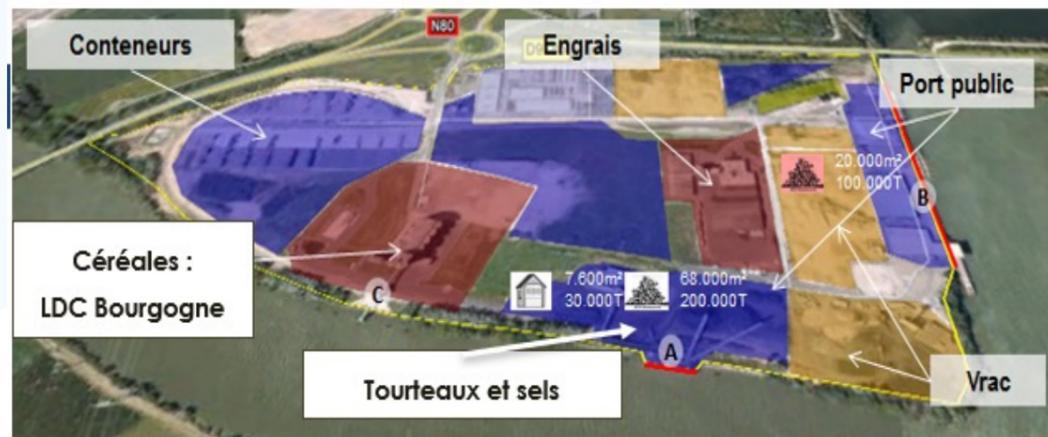
Sur le plan technique, le port de Chalon Sud dispose d'infrastructures en bon état et encore capacitaires.

**Les infrastructures du port public sont composées :**

- › 1 quai de 50m et Duc D'Albe
- › 1 quai de 370m
- › 2 voies ferroviaires de 250m

Ces équipements permettent de traiter tout type de marchandises même si le port ne dispose pas de grue mobile polyvalente, empêchant ainsi la manutention des conteneurs fluviaux ou colis lourd.

La configuration du terminal à conteneurs avec un parc à conteneurs loin des quais existants nécessite un brouettage entre le quai et la zone de stockage. Ce brouettage pénalise fortement la performance économique du passage portuaire fluvial.



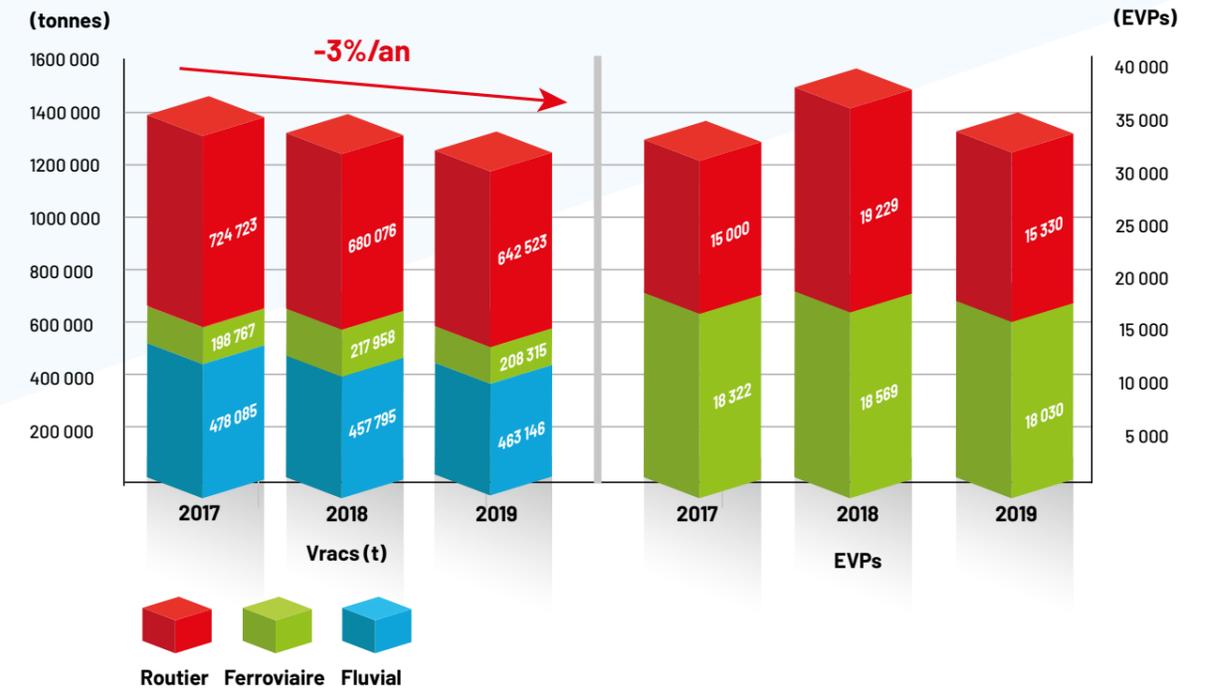
Dans la perspective d'un développement du trafic conteneurs sur le site de Chalon Sud (hub régional), il sera nécessaire de développer un terminal à conteneurs trimodal.

Le site est exploité par Aproport (entité de la CCI Métropole de Bourgogne).

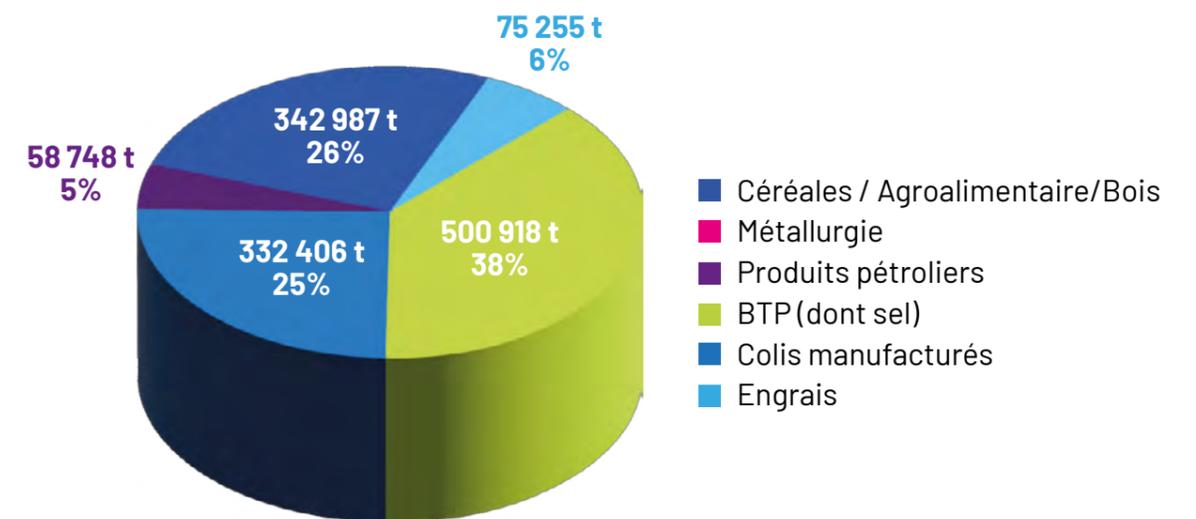
En 2019, le port de Chalon-sur-Saône a traité un peu moins de 1,4 millions de tonnes de marchandises (tous modes confondus) en vrac (en baisse de 3%/an) et plus de 33 000 EVPs manutentionnés.

Les filières principales sont les céréales, granulats, conteneurs (ferroviaire uniquement), colis lourd (manutention sous-traitée à Cayon), engrais, bois, tourteaux, sel...

## TRAFIC GLOBAL DU PORT DE CHALON



## TONNAGES PAR FILIÈRE EN 2019 SUR LE PORT DE CHALON



(Source : Données Aproport, analyse CTS)

Les parcelles sont sous amodiation à des industriels mais ne génèrent pas toutes des trafics fluviaux ou ferroviaires.

### ALLOTISSEMENT DU PORT DE CHALON SUD (2020)



(Source : VNF, infographie CTS)

En synthèse les atouts, faiblesses du site de Chalon Sud peuvent être caractérisés comme suit :

### ATOUS

- › Des services ferroviaires réguliers ;
- › Qualité de la desserte fluviale
- › La capacité de traitement des quais ;
- › Position stratégique sur le marché régional ;
- › Qualité des équipements et installations (hormis l'absence d'une grue mobile portuaire) ;
- › Bassin d'emploi important ;
- › Ecosystème industrialo-logistique de proximité (2 zones logistiques).

### FAIBLESSES

- › La performance de l'accès ferroviaire (temps et coût) ;
- › Longueur des voies ferrées sur le terminal (200-300 m) ;
- › Absence d'une grue portuaire polyvalente ;
- › Liaison quai – terre-plein sur bois/conteneurs ;
- › Disponibilité foncière limitée
- › La faible contribution au trafic fluvial/ferroviaire de certaines parcelles
- › L'absence de trafic conteneurs fluviaux

LES ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DU SITE DE CHALON SUD SONT :

- › Rationaliser le foncier portuaire dans la perspective d'une saturation potentielle
- › Positionner le port de Chalon comme principale plateforme logistique de la région Bourgogne Franche-Comté

### III. CHALON-SUR-SAONE (NORD)

Le site de Chalon Nord accueille des activités industrielles (avec ou sans un legs ferroviaire ou fluvial), des parcelles en mutation urbaine et d'autres en friche.

Le site Nord du port de Chalon accueille des industriels dont seulement 2 ont un trafic fluvial : Varo (trafic d'hydrocarbure) et Bourgogne du Sud (céréales) situés tous deux sur le canal du Centre avec une capacité d'emport fluvial réduite. L'industriel Cayon (colis lourd) a des trafics de colis lourds qu'il fait passer par le port Sud faute d'installation fluviale adaptée.

#### ALLOTISSEMENT DU PORT DE CHALON NORD EN 2020



(Source : VNF, infographie CTS)

La moitié Nord a une fonction plus industrielle que logistique. Seulement deux amodiataires ont un lien avec le fluvial.

La moitié Sud est dans une phase de mutation vers des activités urbaines dans la zone de friche industrielle.

Dans une stratégie de réorientation des activités vers le développement du fluvial, il est important de noter que la plupart des amodiations arrivent à échéance en 2026.

#### LES ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DU SITE DE CHALON NORD SONT :

- › L'émergence de trafics fluviaux par l'implantation d'activités en lien avec le fluvial
- › Le développement de synergies avec le site Sud (déplacement d'activités, mutualisation de moyens)
- › La création d'un quai public accessible aux industriels du site et ceux des zones industrielles à proximité
- › La réussite de l'interface ville-port sur les parcelles de partie Sud par le développement d'activités mixtes urbaines et de tourisme fluvial (croisières).

## IV. MACON

Le port de Mâcon est localisé à la frontière des régions Bourgogne – Franche-Comté et Auvergne – Rhône-Alpes, au Nord du bassin Rhône-Saône – Méditerranée.

**Les infrastructures du port public sont composées :**

- > 1 quai de 325 m
- > 1 quai de 40m et Duc D'Albe
- > 4 voies ferroviaires de 200 et 300m

Les parcelles sont sous amodiation à des industriels mais ne génèrent pas toutes des trafics fluviaux ou ferroviaires. Les amodiations principales (Vicat, Oxyane) courent jusqu'en 2033



### ALLOTISSEMENT DU PORT DE MÂCON EN 2020



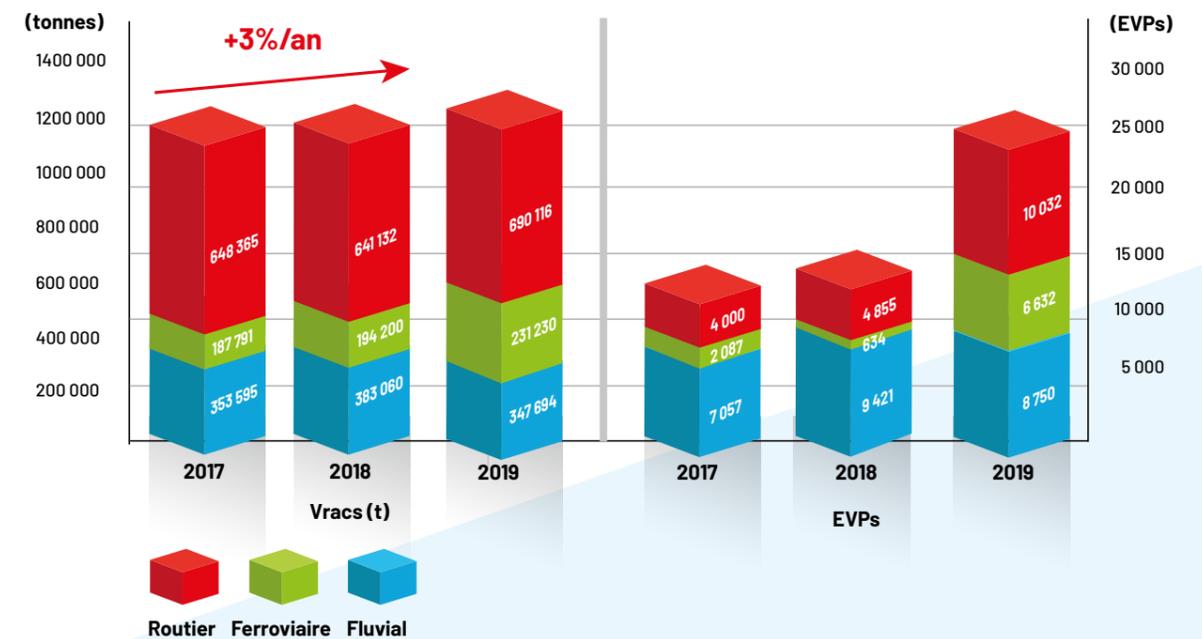
(Source : VNF, infographie CTS)

Le port public est exploité par Aproport (entité de la CCI Métropole de Bourgogne).

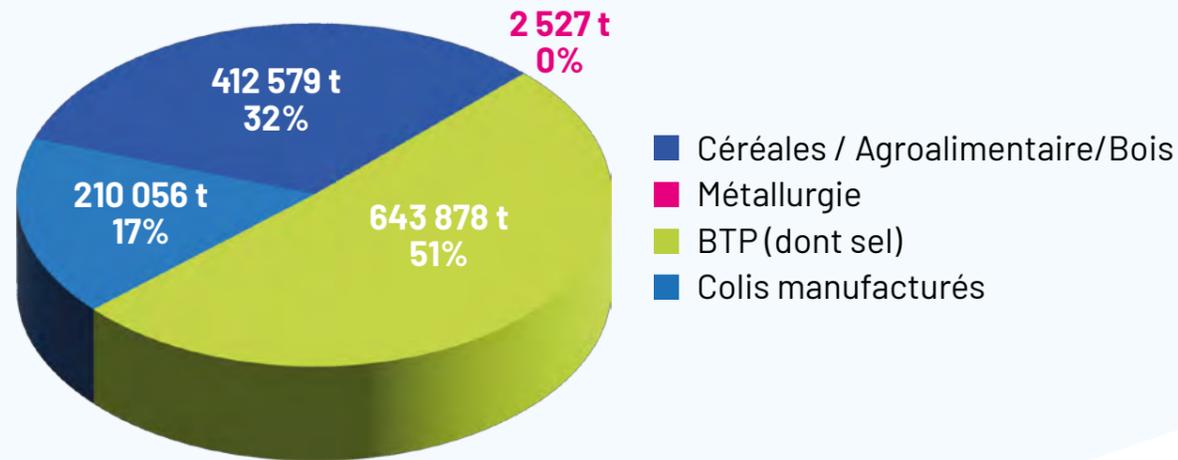
En 2019, le port de Mâcon a traité plus de 1,2Mt de marchandises (tous modes confondus) en vrac et plus de 25 000 EVPs (manutentionnés). Il accueille des filières historiques (céréales, BTP, conteneurs) et a su développer des activités spécifiques :

- > Une autoroute ferroviaire suivant un gabarit P400 portée notamment par l'implication active du transporteur et commissionnaire de transport Alainé ;
- > Des services logistiques (magasinage) spécialisés à la filière agroalimentaire (eaux minérales) à forte valeur ajoutée.

### TRAFIC GLOBAL DU PORT DE MÂCON



## TONNAGES PAR FILIÈRE EN 2019 SUR LE PORT DE MÂCON



(Source : Données Aproport, analyse CTS)

**Les trafics sont en moyenne en croissance de 3%/an portés essentiellement par l'activités BTP, Céréales et ferroutage.**

L'activité ferroutage est portée exclusivement par un acteur (Alainé) et nécessite d'être consolidée par une diversification du portefeuille client. La complexité de la desserte ferroviaire pénalise économiquement la performance du service. Même constat sur l'activité conteneurs fluviale : le trafic est porté essentiellement par un seul chargeur sur de l'export de poudre de lait. A l'heure de la rédaction de ce rapport (Juillet 2021) le trafic fluvial s'est arrêté à Macon. Le chargeur ayant préféré une alternative ferroviaire depuis Ambérieu en Bugey.

Si le port est un exemple de multimodalité avec des flux traités sur les 3 modes de transport (route-fer-fleuve) et des services de ferroutage, la disposition actuelle de la desserte ferroviaire interne n'est pas optimale : l'accès est complexe et la manutention des rames ne peut se faire sur des coupons de train de ~200m.

Par ailleurs, le foncier est saturé, avec une réserve disponible très limitée (environ 5 hectares) et le port se trouve dans un environnement industriel et commercial avec peu de possibilités d'extension.

En synthèse les atouts, faiblesses du site de Macon peuvent être caractérisés comme suit :

### ATOUS

- › La trimodalité route-fer-fleuve ;
- › Les services autoroutes ferroviaires existants ;
- › Le service fluvial conteneurs (arrêté au moment de la rédaction du rapport Juillet 2021) ;
- › Les services logistiques spécialisés ;
- › La localisation à la frontière sud de la région BFC et ARA ;
- › La capacité de traitement des quais ;
- › L'implication d'Alainé implanté sur la plateforme ;
- › La qualité de l'outillage et des infrastructures ;
- › La configuration trimodale du terminal à conteneurs.

### FAIBLESSES

- › La disponibilité du foncier ;
- › La performance de l'accès ferroviaire à la plateforme ;
- › La zone de manutention et de parking de P400 ;
- › La longueur des voies des ITE à l'intérieur de la plateforme ;
- › L'absence d'un dépôt de conteneurs vides multi-compagnies maritimes.

### LES ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DU SITE DE MACON SONT :

- › **L'amélioration de la performance de la desserte ferroviaire**
- › **La consolidation des trafics ferroutage et conteneurs**
- › **La gestion de la saturation du foncier par reconquête et déplacement d'activités**

# E.

## Services fluviaux À conteneurs

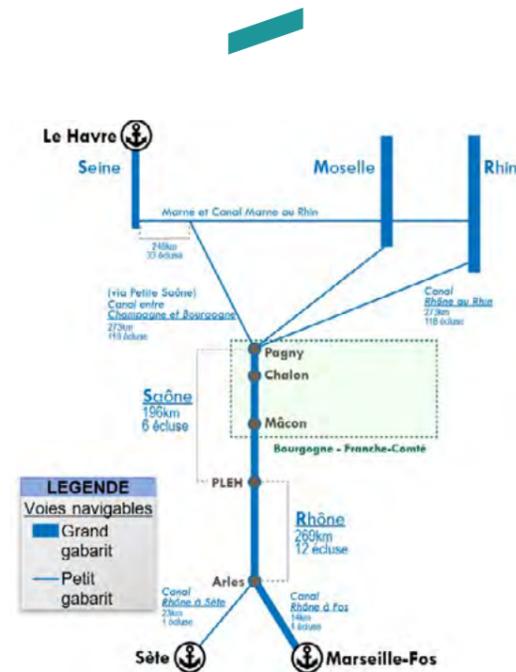
La performance d'une plateforme multimodale passe par celle des services multimodaux (fluviaux et ferroviaires).

**Les ports de Bourgogne Franche-Comté sont desservis par le réseau fluvial grand gabarit sur le pôle industrialo portuaire de Marseille-Fos Sur Mer. Cette connexion est aujourd'hui sous exploitée et peu valorisée.**

De fait, le schéma portuaire doit prévoir la mise en oeuvre de services fluviaux réguliers pour actionner ce levier fort de performance des ports et contribuer au développement des trafics conteneurs notamment.

Plusieurs schémas de desserte existent potentiellement. Sans être exhaustif, l'étude a porté sur 3 scénarios de desserte fluviale pour la filière des conteneurs. L'analyse comparative de ces 3 scénarios de services permet d'apprécier les risques, la performance économique, environnementale et les conditions de réussite d'une desserte fluviale conteneurisée.

**L'analyse permet de prioriser la mise en oeuvre suivant les différentes phases d'amorçage, de consolidation, de développement et de quantifier approximativement les coûts et volumes nécessaires à leur mise en oeuvre.**



	Coût par voyage (inclus manut. hors aide cout de pince)		Budget commercial 2 escales/ semaine	Bilan environnemental	Commentaires
	20	40	EVPs/an		
<b>SCÉNARIO 1</b> Automoteur 135m (Fos-Pagny)	-170€	-280€	-20 000 EVPs/an	180 PL évités sur la route ~7 140€ économisés en termes d'externalités (coût divisé par 6)	Coût compétitif par rapport à la route.  Risque commercial pour opérateur car ajout d'une barge sur le leg Fos-Lyon
<b>SCÉNARIO 2</b> Convoi poussé 2 X barges 80m (Fos-Lyon-Chalon)	-210€	-330€	-25 000 EVPs/an	158 PL évités sur la route ~10 100€ économisés en termes d'externalités (coût divisé par 5)	Coût compétitif par rapport à la route.  Risque commercial modéré pour l'opérateur.  Budget commercial élevé.
<b>SCÉNARIO 3</b> navette Saône Lyon-BFC Automoteur 110m (Lyon-Pagny)	-240€	-320€	-25 000 EVPs/an	124 PL évités sur la route ~3 185€ économisés en termes d'externalités (coût divisé par 6)	Coût du schéma peu compétitif par rapport à la route.

**Figure 8**  
Synthèse de l'analyse comparative des schémas de desserte

Il ressort de cette analyse comparative que la mise en oeuvre d'un service fluvial performant nécessite d'identifier à minima 20 000 Evps/an entre le site portuaire de Fos Sur Mer et les 3 port de Bourgogne Franche-Comté.

Le choix entre les 3 schémas dépendra de la phase de développement, le budget commercial « garantie » et la répartition du risque économique.

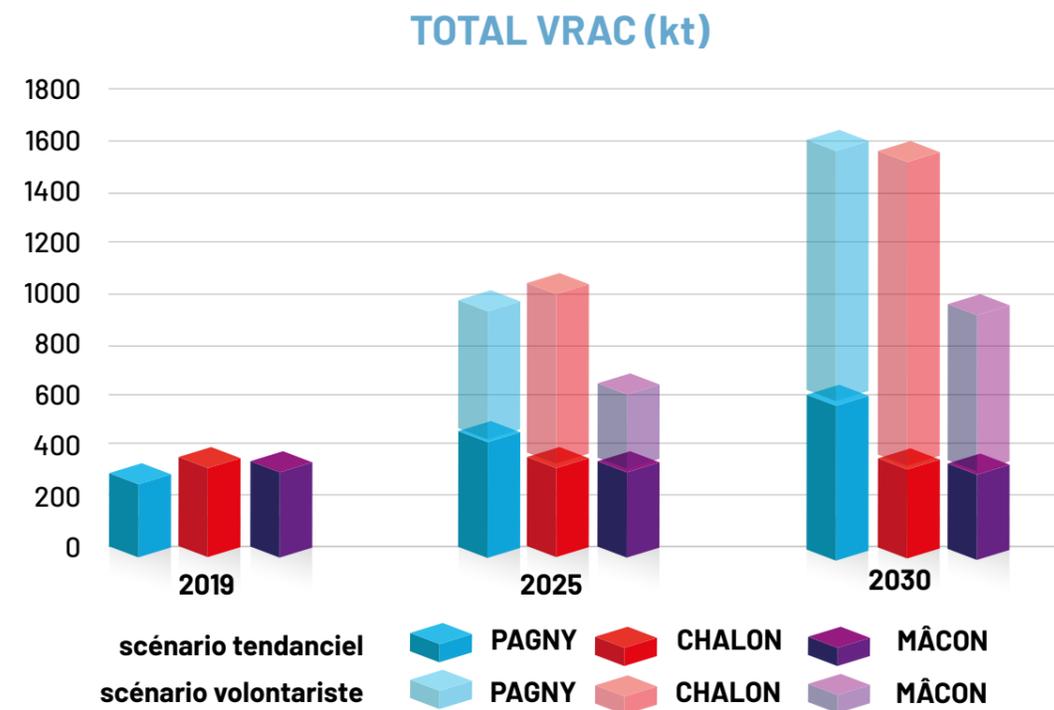
Ainsi, le schéma 3 peut se concevoir dans une phase d'amorçage avec de l'aide publique pour ensuite basculer vers le scénario 1 ou 2.

# F.

## Projections de trafics

Les projections des trafics des ports de la Saône à horizon 2025 et 2030 présentés représentent les scénarios tendanciel et volontariste. Ils résultent des taux de croissance annuels moyens (TCAM) observés et du développement de projets ex nihilo (ex : implantation d'un industriel, création d'un quai fluvial...), de l'amélioration de services et infrastructures existants (ex : aménagement de la desserte ferroviaire...) et/ou également du report modal routier.

### I. TRAFICS VRACS



(Sources : Données Aproport, SMTP, VNF, analyses et projections CTS)

**Le scénario tendanciel sur les trafics vracs prévoit une stagnation des trafics sur Mâcon et Chalon-sur-Saône autour de 400kt annuels, voire une légère diminution.** Ces estimations s'expliquent notamment par les contraintes foncières importantes sur ces deux ports.

**Le scénario est plus favorable pour le port de Pagny,** qui reste, à ce jour, très largement capacitaire tant en termes d'outillage qu'en termes de foncier disponible.

Le scénario volontariste prévoit des opportunités de développement (facteurs exogènes) tels que le développement d'un Opérateur Ferroviaire de proximité permettant de consolider des flux par voie ferrée.

Sur la plateforme de Pagny, l'enjeu principal est le développement des trafics multimodaux par l'implantation de projets structurants permettant l'émergence d'un écosystème industriel portuaire.

La réalisation de tels projets devrait permettre l'atteinte des objectifs de trafics ambitieux pour la plateforme de Pagny de ~1Mt de vrac à horizon 2025 et ~1.6Mt à horizon 2030.

**Sur le port de Chalon-sur-Saône (Sud), le scénario volontariste prévoit des aménagements importants sur les infrastructures sur un foncier encore disponible :** Allongement de voies ferroviaires, extension du parc à conteneurs, création d'un nouveau quai fluvial... Les objectifs de trafics pour la plateforme de Chalon seraient alors de traiter ~1.1 Mt de vrac à horizon 2025 et ~1.5 Mt à horizon 2030.

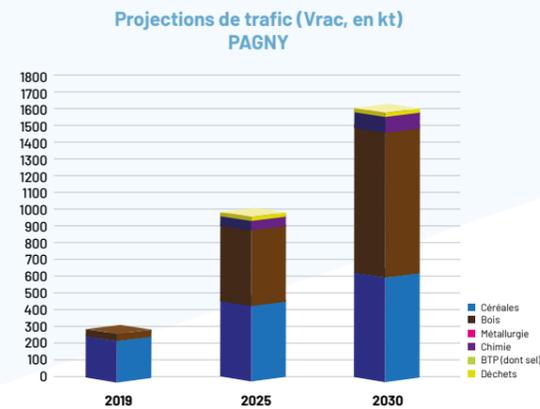
**Les principaux enjeux de la plateforme de Macon portent principalement sur la rationalisation du foncier,** très contraint et la **consolidation de l'activité ferroutage** avec des aménagements ferroviaires à proximité de la darse Nord<sup>2</sup> avec des objectifs de ~600kt à horizon 2025 et ~1Mt à horizon 2030.

<sup>2</sup> L'articulation de ce projet ferroviaire et du projet « Saône Digitale » doit être étudiée et confirmée.

## I.1. Pagny

**Sur le vrac, le potentiel de développement est essentiellement sur les filières suivantes :**

- › Céréales, avec quelques flux reportables depuis la route à la voie ferrée par le développement d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) ;
- › Bois, à condition de proposer une logistique adaptée (OFP) pour positionner Pagny sur le segment de marché des propriétaires privés, qui n'exploitent et commercialisent que peu leur bois sur pied.
- › Chimie, à condition de développer des synergies avec les acteurs locaux, ex : le pôle chimique de Tavaux et/ou l'écosystème pharmaceutique de Dijon. En parallèle, le plan d'action prévoit l'installation d'une zone de stockage de matières dangereuses à Pagny, qui peut représenter un autre gisement de flux.

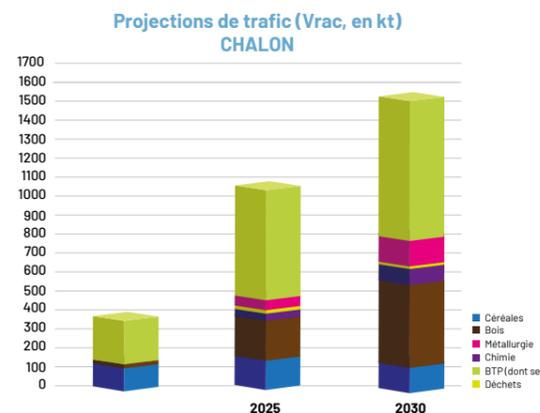


## I.2. Chalon-sur-Saône

**Sur le vrac, le potentiel de développement est essentiellement sur les filières suivantes :**

- › Bois, à condition de proposer une logistique adaptée (OFP) pour positionner Chalon sur le segment de marché des propriétaires privés, qui n'exploitent et commercialisent que peu leur bois sur pied.
- › BTP, sous réserve du positionnement de la plateforme de Chalon sur les grands chantiers (ex : métropole de Lyon...) et de l'implantation de l'industriel CimSaRo.

Dans une moindre mesure, la plateforme de Chalon peut se développer sur la filière chimie en captant des flux des industriels (ex : plasturgie) à proximité ou encore sur la métallurgie via le développement de l'OFP.

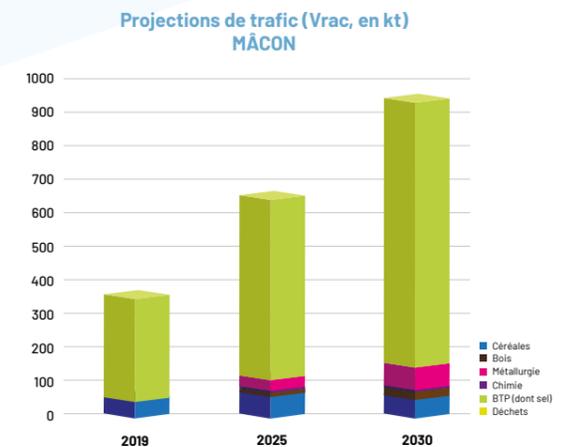


## I.3. Mâcon

**Sur le vrac, le potentiel de développement est essentiellement sur les filières suivantes :**

- › BTP, sous réserve du positionnement de la plateforme de Mâcon sur les grands chantiers (ex : métropole de Lyon...). Le trafic fluvial du port de Macon en 2019 doit toutefois être relativisé s'agissant essentiellement d'une traversée de la Saône pour connecter les extractions rive gauche à la zone de stockage sur la rive droite.

Dans une moindre mesure, la plateforme de Mâcon peut se développer sur la filière chimie en captant des flux des industriels (ex : plasturgie) à proximité ou encore sur la métallurgie via le développement de l'OFP.



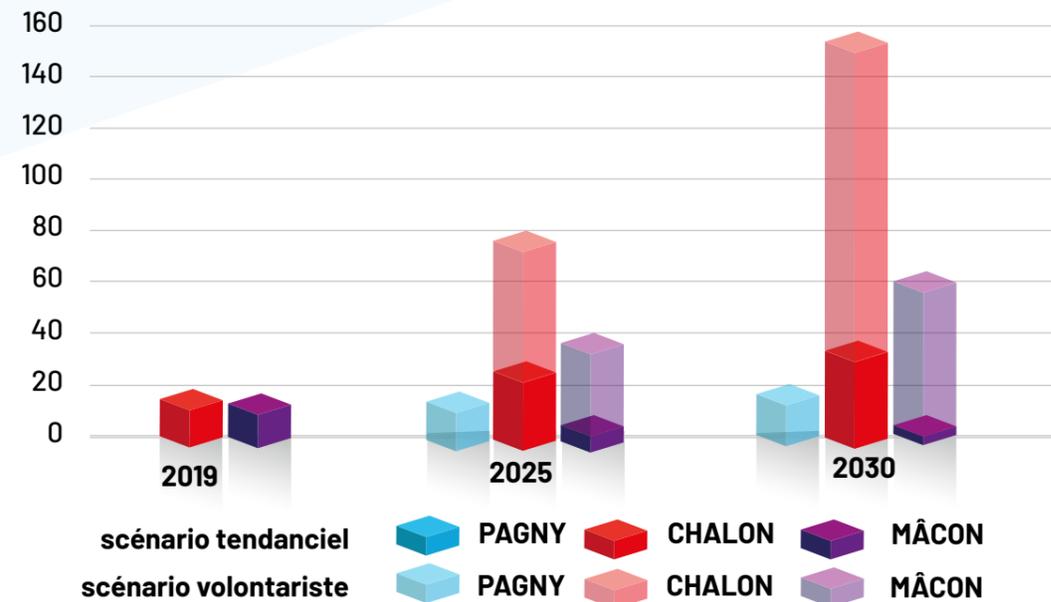
## II. TRAFICS CONTENEURS

Les projections des trafics conteneurisés sont à différencier entre les 3 ports :

- › Absent de la plateforme de Pagny en 2021, le développement des trafics conteneurs dépend intégralement du scénario volontariste et l'émergence d'un trafic conteneur.
- › La tendance est à la croissance des trafics sur la plateforme de Chalon Sud de ~20k EVP en 2019 à ~40k EVP à 2030. Le scénario volontariste, et la réalisation des facteurs exogènes, vise un trafic supplémentaire de 120 K Evps à 2030 (inclus caisses mobiles).
- › La tendance sur Macon est à la baisse des trafics conteneurs de ~20k EVPs à moins de ~10k EVPs à horizon 2030. Les enjeux sur Macon se trouvent dans l'inflexion de cette tendance par la réalisation de facteurs exogènes (scénario volontariste) pour atteindre 60 K Evps en 2030.

Sous réserve d'engager les aménagements et les axes de développement adaptés, les flux conteneurisés sont projetés suivant le scénario volontariste comme suit :

### TOTAL CONTENEURS (KEVP)



A noter que sur la plateforme de Pagny, l'activité étant inexistante en 2019, il est question d'un développement ex nihilo d'un trafic conteneurisé avec l'implantation d'un ou plusieurs industriels ayant un intérêt pour les modes massifiés pour amorcer l'activité conteneurs avec un objectif de ~16k EVPs traités à horizon 2025 et ~20k EVPs à horizon 2030.

Les projections sur les ports de Chalon et de Mâcon sont établies sur des hypothèses de positionnement sur leurs marchés – à savoir, Chalon en tant que port principal de la région BFC et Mâcon sur la partie Sud de la région Bourgogne Franche-Comté et le Nord de la région ARA.

Suivant les aménagements et les axes de développement préconisés, les objectifs sont : à horizon 2025, ~80k EVPs traités à Chalon et ~40k EVPs à Mâcon ; à horizon 2030, ~160k EVPs traités à Chalon et ~60k EVPs traités à Mâcon.

## III. TRAFIC AUTOROUTE FERROVIAIRE ET CAISSES MOBILES

En 2019, seul le port de Mâcon traite les remorques P400, structurellement à hauteur de ~5 trains hebdomadaires (hors période Covid), soit ~10 000 remorques P400 par an.

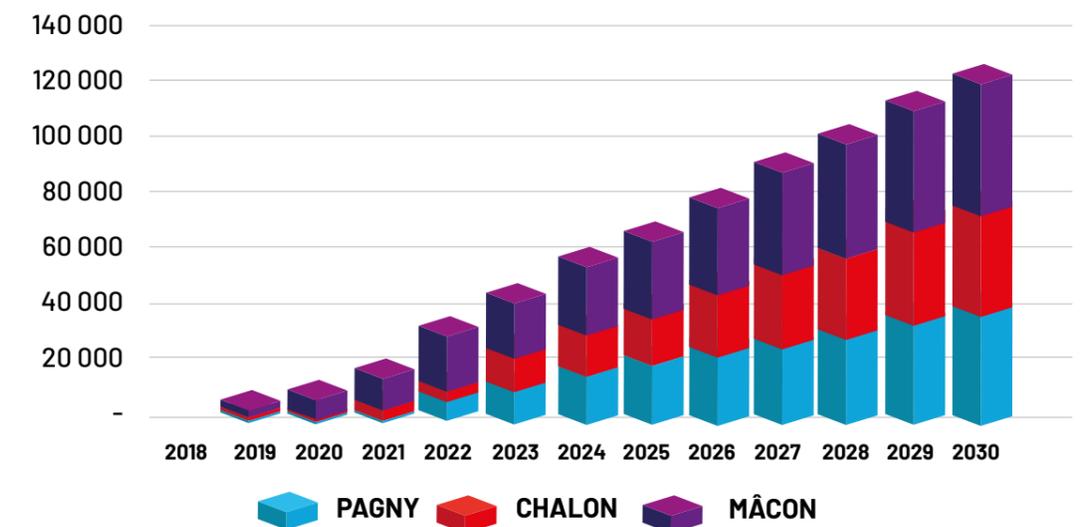
Les flux de transit qui passent par l'axe rhodanien et potentiellement captables par les ports de Bourgogne – Franche-Comté sont significatifs, de l'ordre de ~2500 camions journaliers entre l'Espagne et l'Allemagne, ainsi que ~400 camions journaliers entre l'Espagne et la Belgique.

Par report modal de ces flux, les ports pourraient se positionner sur ces marchés (uniquement à Mâcon pour les P400).

L'analyse des grandes masses de flux permet de fixer des objectifs quantifiés :

- › Sur le segment « ferroutage » (autoroute ferroviaire) : l'équivalent de 20 trains/semaine, soit ~80 000 remorques de type P400 /an à l'horizon 2030 ;
- › Sur le segment caisses mobiles : l'équivalent de 5 trains/semaine, soit ~20 000 caisses mobiles/an à l'horizon 2030.

### TRAFIC FERROUTAGE UTI/Remorques



# Axes stratégiques de développement et aménagement des ports

Les axes de développement stratégiques des 3 ports sont de natures différentes et peuvent être propres à chaque site et communs aux 3 ports.

## I. AXES DE DEVELOPPEMENT ET PLAN D' ACTIONS COMMUNS AUX TROIS PORTS

Ces axes s'appliquent aux trois plateformes en lien avec les développements spécifiques propres aux ports.

### Axe 1 – Structurer la logistique interrégionale autour des ports de Bourgogne – Franche-Comté\*\*\*\*

- › A l'échelle régionale, il ressort de l'analyse la nécessité de positionner les 3 plateformes multimodales comme des éléments structurants de la logistique en Bourgogne – Franche-Comté. Les inscrire dans le plan de développement logistique des régions de Bourgogne – Franche-Comté et d'Auvergne – Rhône-Alpes (SRADDET, SCOT, PLU...)

Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

\* action prioritaire \* action structurante

- › Cartographier finement les flux régionaux et prospects pour chacune des filières. Identifier les besoins logistiques des chargeurs

Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

- › Cadrer avec les compagnies maritimes les conditions de mise en œuvre d'un dépôt de vide en région Bourgogne Franche-Comté pour développer le trafic conteneurs par les modes multimodaux.

Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

### Axe 2 – Développer les services multimodaux

- › Mettre en place un Opérateur Ferroviaire de proximité reliant les ports de Chalon-sur-Saône – Mâcon – Pagny, les plateformes de Gevrey-Chambertin et Perrigny et le cas échéant Ambérieu-en-Bugey. Prévoir une consolidation des trafics de l'OFP à Chalon-sur-Saône (hub).

Calendrier d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

- › Développer un service fluvial régulier conteneurs sur les ports de Bourgogne – Franche-Comté.

Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

### Axe 3 – Favoriser un développement portuaire au service des territoires

Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

- › L'interface ville-port devra être développée sur l'ensemble des ports, pour les replacer au sein du territoire et des acteurs, avec des actions de communication et des projets inclusifs permettant d'augmenter la porosité entre le port industriel et la ville.

#### Axe 4 – Mettre en œuvre une politique de « port vert »\*\*\*\*

Les ports de BFC devront mettre en œuvre une politique de « port vert » pour répondre aux enjeux environnementaux croissants :

- Production d'énergies vertes pour ses besoins propres et/ou contribuer au mix énergétique des territoires,
- Développement d'une économie circulaire sur leurs sites
- Mise en œuvre de prises électriques à quai pour alimenter, en électricité verte si possible, les bateaux lors des escales.

##### Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

#### Axe 5 – Favoriser un développement portuaire au service des territoires

A l'image des projets relevant de la stratégie port vert, les ports devront étudier les conditions de développement de nouvelles activités et/ou segments de marché :

- Un service fluvial mutualisé de Papiers et Carton Recyclés (PCR), d'Ordures Ménagères Résiduelles (OMR), Déchets Dangereux (DD)...
- Transport et stockage de Matières Dangereuses (MD) sur les ports de Bourgogne-Franche-Comté...

##### Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

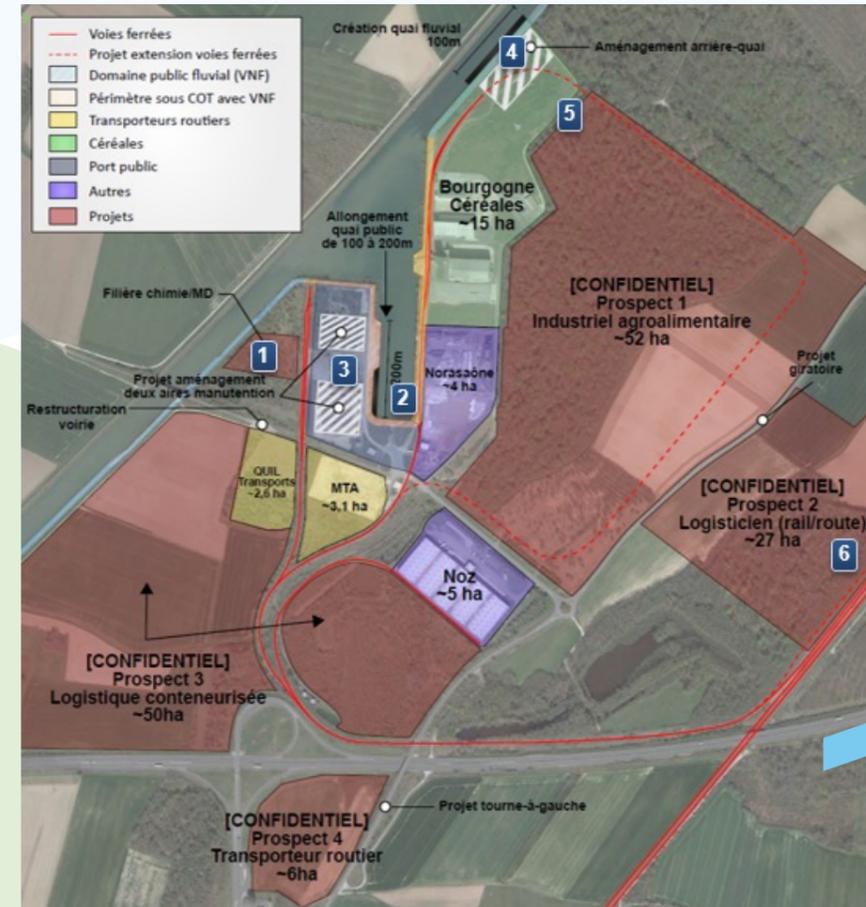
## II. PLANS D'AMENAGEMENT ET ACTIONS PROPRES A CHAQUE SITE PORTUAIRE

L'analyse prospective a permis de définir le plan d'aménagement des différents sites à l'horizon 2030 et définir un plan d'actions associé portant sur les infrastructures, les superstructures, les équipements et les services industriels logistiques.

\* action prioritaire \* action structurante

## II.1. Pagny

### PROJET D'AMENAGEMENT DE PAGNY



(Données SMTP/VNF, analyse CTS)

#	DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS À 2030, FINANCEMENT PUBLIC	INVEST. PUBLIC
1	Création d'une zone de stockage de produits chimiques et/ou matières dangereuses de ~2000 m2	500 k€
2	Extension du quai public existant de 100m à 200m	2 M€
3	Aménagement de deux aires de manutention complémentaires dans la zone du port public, dont une revêtue (Sud).	
4	Création d'un nouveau quai fluvial pour traiter les flux potentiels du prospect identifié en projet 1 par la voie d'eau. La localisation précise de l'aménagement reste à définir et devra tenir compte des contraintes liées au tracé du chenal de navigation sur le canal de dérivation	2,2 M€
5	Extension desserte ferroviaire pour traiter les flux du projet 1	Investissement privé
6	Création d'un embranchement pour traiter les flux du projet 2	Investissement privé
-	Renouvellement des outillages (pelles...)	4 M€

Ces aménagements s'inscrivent dans la mise en œuvre d'axes de développement stratégiques dont les principaux sont :

**Axe I – Emergence d'un écosystème logistique et industriel \*\*\*\***

Le port de Pagny souffre de l'absence d'un écosystème industrielo logistique permettant d'asseoir le développement des services fluviaux et ferroviaires.

La disponibilité du foncier et la qualité des infrastructures et équipements portuaires doivent permettre l'implantation d'industriels ayant des flux potentiels sur la voie d'eau et/ou la voie ferrée. Pour réussir cette émergence par l'implantation d'acteurs industriels et de la logistique, le port devra avant tout harmoniser la stratégie de développement foncier et donc sa gouvernance.

Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

Le pôle chimique de Tavaux situé à 15 km du Technoport de Pagny contrôle des flux importants depuis/vers le port d'Anvers et depuis/vers le port de Fos Sur Mer. Etablir un partenariat entre le site de Pagny et ce pôle chimique permettrait de développer les services multimodaux sur le vrac et le conteneur ainsi que des services logistiques à forte valeur ajoutée liés aux Matières Dangereuses (MD).

Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

**Axe II – Positionner le port de Pagny sur le corridor Mer du Nord - Méditerranée\*\*\***

Localisé à l'extrémité Nord du bassin Rhône-Saône – Méditerranée à grand gabarit (fluvial et ferroviaire) et à mi-chemin entre Marseille et Amsterdam sur le corridor européen Mer du Nord – Méditerranée, le potentiel de développement du port de Pagny sur les ports du range Nord de la zone ZARA (Zeebrugge-Anvers-Rotterdam-Amsterdam) est important. En se positionnement comme « Porte d'entrée Nord du Bassin », le port de Pagny complète l'offre portuaire de Chalon Sur Saône et Macon dans une stratégie de réseau.

Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

\* action prioritaire \* action structurante

**Axe III – Développement des infrastructures et exploitation\*\***

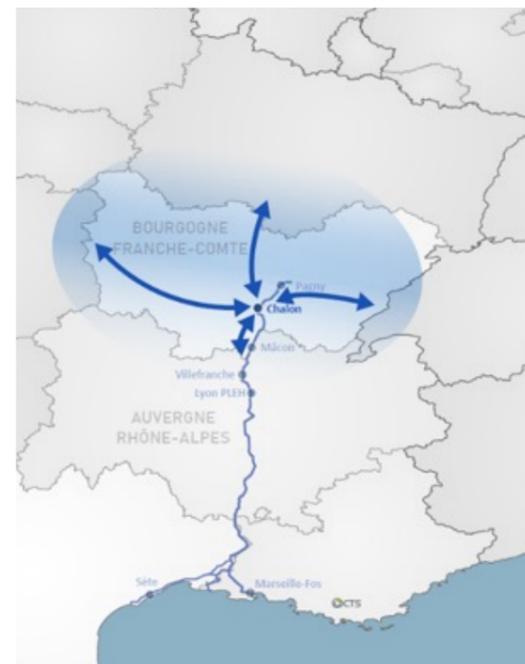
Les installations portuaires au port de Pagny sont capacitaires. Toutefois il est nécessaire de prévoir l'extension du quai existant du port public à terme pour accompagner le développement des trafics.

Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

**II.2. Chalon-sur-Saône**

**POSITIONNEMENT POTENTIEL DU PORT DE CHALON SUD**



Positionné comme la **plateforme principale de Bourgogne – Franche-Comté**, le site de Chalon sur Saône (Sud) doit se développer en tant que hub logistique à l'échelle régionale.

Ce positionnement nécessite de renforcer sa dimension trimodale, développer des services multimodaux à haute fréquence vers le Sud du bassin Rhône Saône et vers le Nord Europe : Allemagne, ports du range Nord.

Le site Sud doit privilégier sa fonction logistique et développer les trafics fluviaux et ferroviaires notamment sur le conteneur et la caisse mobile.

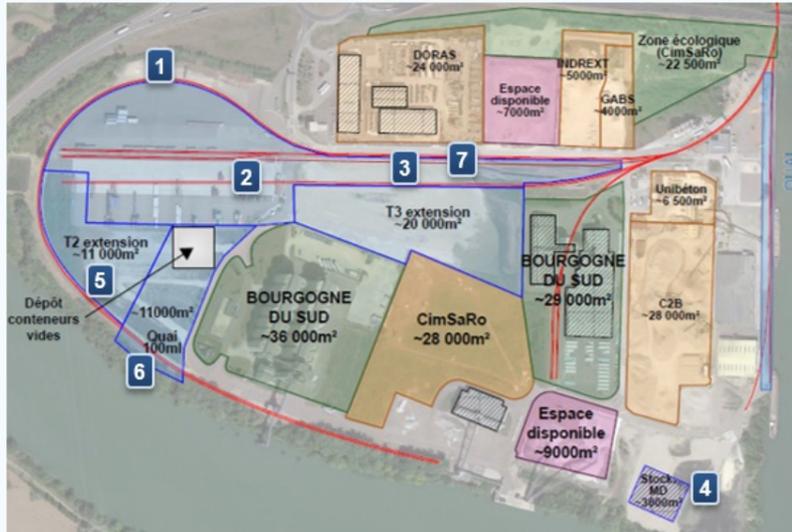
(Source CTS)

Le site Nord prévoit des activités mixtes Ville – tourisme fluvial (croisières) dans sa partie Sud et doit développer le mode fluvial dans sa partie Nord.

L'activité du site Chalon Sud est importante mais en baisse constante depuis 3 ans (-3%/an), il y a donc nécessité d'infléchir cette tendance pour reprendre une dynamique de croissance.

\* action prioritaire \* action structurante

## PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PORT DE CHALON SUD 2030



Ces aménagements doivent permettre la mise en œuvre d'axes de développement structurants à horizon 2030.

### Axe I – Renforcer l'activité logistique de Chalon Sud \*\*\*\*

- › Développer un terminal à conteneurs trimodal pour atteindre une capacité de traitement d'environ 100 k EVP/an tel que proposé par la CCI. Ce projet majeur devra permettre de développer le trafic conteneurs par le ferroviaire dans un premier temps et le fluvial dès la création d'un quai au droit du terminal à conteneurs.

#### Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

- › Le foncier au port de Chalon Sud doit être rationalisé pour renforcer sa position en tant que plateforme principale de Bourgogne – Franche-Comté. Considérant la rareté de grands espaces à vocation logistique en France, d'autant plus sur un domaine portuaire, cette politique devra privilégier les amodiataires et les activités générant des trafics fluviaux et/ou ferroviaires.

### Axe II – Déploiement d'un hub régional \*\*\*\*

- › Chalon Sud doit être positionné en tant que hub ferroviaire en lien avec le développement d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) en envisageant la consolidation de trains blocs pour les 3 ports de la région Bourgogne – Franche-Comté aussi bien depuis/vers les ports du range Nord-Europe (Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Amsterdam), que vers le Sud (Marseille-Fos).
- › Augmenter la fréquence des trains et développer des services ferroviaires sur les ports du range Nord et sur Fos-sur-Mer.
- › Améliorer la desserte ferroviaire et le traitement des trains afin de gagner en compétitivité tarifaire et en productivité.

#### Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

#	AMÉNAGEMENTS À 2030, FINANCEMENT PUBLIC	INVEST. ASSOCIÉS
<b>PHASE I</b>		
1	Ajout d'une voie ferrée sur 800 mètres (courbe)	400 k€
2	Création nouvelle voie ferrée de 630m	315 k€
3	Création d'une zone de manœuvre de reachstackers de 1,5ha	1 302 k€
4	Déplacement du stockage de sel et création d'une zone de marchandises dangereuses (~0,3ha)	200 k€
<b>PHASE II</b>		
5	Extension parc à conteneurs de ~4ha (T2 ext. + T3 ext. + arrière-quai Q1)	2,9 M€
6	Création d'un quai fluvial de 100 ml (Q1)	2 M€
7	Création d'une nouvelle voie ferrée de 800m	400 k€
<b>TOTAL (PHASES I + II)</b>		<b>7 517 k€</b>

#	AMÉNAGEMENTS POUR LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ VERTE, FINANCEMENT PUBLIC ET/OU PRIVÉ	INVEST. ASSOCIÉS
-	Installation de panneaux photovoltaïques sur bâtiments	Prix u :500€/m2
<b>TOTAL INVESTISSEMENT</b>		<b>10 M€</b>

## II.3. Chalon-sur-Saône (Nord)

**La zone portuaire de Chalon Nord a un profil différencié de celui de Chalon Sud avec :**

- › L'absence d'un port public
- › Un foncier en cours de mutation dans sa partie Sud,
- › Un foncier disponible ou occupé dans la partie Nord qui génère très peu de trafic fluvial.

**Enfin il y a peu de synergie fonctionnelle ou commerciale entre les sites Nord et Sud.**

**Les enjeux sur le site Nord se situent dans :**

- › Le développement d'un trafic fluvial par la réorientation des activités foncières dans la partie Nord et la création d'un quai public
- › Le développement de synergies avec le Port Sud dans une logique de rationalisation du foncier
- › Le développement d'activités mixtes nouvelles liées au tourisme fluvial (croisières) sur la partie Sud en lien avec l'urbanisation.

### SCHÉMA D'ORIENTATION DU PORT DE CHALON NORD À 2030

#	AMÉNAGEMENTS À 2030, FINANCEMENT PUBLIC	INVEST. PUBLIC
<b>A</b>	Projet urbain avec requalification en zone d'activité urbaine en lien avec la commune de Chalon : activités culturelles, tourisme fluvial, bureaux VNF et Poste de télé-conduite Navigation	Hors projet portuaire
<b>B</b>	Zone d'implantation d'activité en lien avec le fluvial	Pas d'investissement public
<b>C</b>	Zone port public avec quai et/ou rampe RoRo (~hors outillage)	A chiffrer suivant besoins
<b>D</b>	Déplacement de la parcelle d'EQIOM (~4 000 m <sup>2</sup> ) et fusion des parcelles de la coopérative Bourgogne du Sud (Au total ~40 000m <sup>2</sup> )	–
<b>E</b>	Développement d'un pôle port vert : recyclage des déchets, production d'énergie verte...	–



**Les principaux axes de développement identifiés à horizon 2030 sont :**

**Axe I – Développement d'activités mixtes sur la partie sud en lien avec l'urbanisation : Tourisme fluvial (croisières), activités récréatives...\*\*\***

**Axe II – Analyse et concertation sur la création d'un quai public (quai et/ou rampe RoRo) sur le site de l'ancien chantier naval \*\*\***

**Axe III – Re orientations claires des parcelles pour supporter le développement de l'activité fluviale \*\*\*\***

**Axe IV – Développement de l'activité fluviale en synergie avec Chalon sud \*\***

\* action prioritaire \* action structurante

## II.4. Mâcon

### POSITIONNEMENT POTENTIEL DU PORT DE MÂCON

#### Schéma d'aménagement du port de Mâcon à 2030



Si Pagny se positionne sur le corridor et le Nord de la région Bourgogne – Franche-Comté, **Mâcon a un rôle plus tourné vers le Sud et donc la région Auvergne – Rhône-Alpes**. Son développement devra être coordonné avec celui des plateformes de Lyon notamment (Port de Lyon et Vénissieux).

Le port de Mâcon a réussi à développer une activité de ferroutage Le Boulou – Mâcon – Calais qu'il est nécessaire de consolider puis de développer par l'amélioration de la desserte ferroviaire. Le site était le seul à accueillir un trafic conteneurs fluvial qui a montré les fragilités d'une dépendance trop forte à un seul chargeur. Enfin le foncier portuaire est saturé.

(Source CTS)

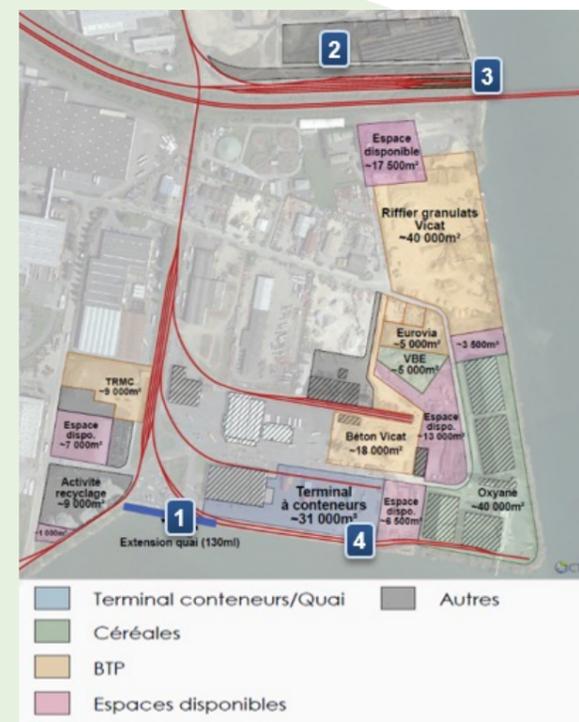
Sur le plan technique, la performance globale du port de Mâcon est plutôt bonne avec toutefois des enjeux importants liés à :

- › La desserte ferroviaire et le traitement des trains sur le site.
- › La consolidation du trafic ferroutage de remorques P400
- › La réactivation de la desserte fluviale conteneurisée
- › La rationalisation du foncier

L'activité du site de Mâcon est importante et diversifiée mais en baisse constante, il y a donc nécessité d'infléchir cette tendance pour reprendre une dynamique de croissance.

### Plan d'aménagement du port de Mâcon 2030

#	AMÉNAGEMENTS À HORIZON 2030, FINANCEMENT PUBLIC	INVEST. ASSO- CIÉS
1	Allongement du quai public existant	2,6M €
2	Maîtrise emprise foncière au voisinage de la darse Nord (surface à définir en concertation avec Ville et agglomération pour bonne articulation avec le projet Saône Digitale)	
3	Extension de 4 voies ferroviaires existantes à 450m (total : +600ml) au voisinage de la darse Nord	300 k€
4	Déplacement de l'activité sel (terre-plein vrac à la darse Sud) vers le terminal à conteneurs de Mâcon et implantation d'une activité de recyclage sur l'ancienne parcelle sel	100 k€
<b>TOTAL</b>		<b>3 M€</b>



#	AMÉNAGEMENTS POUR LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ VERTE, FINANCEMENT PUBLIC ET/OU PRIVÉ	INVEST. ASSO- CIÉS
	Installation de panneaux photovoltaïques	Prix u : 500€
<b>TOTAL</b>		<b>12 M€</b>

### Le principal axe de développement identifié à l'horizon 2030 :

#### Axe I – Consolider puis développer l'activité ferroviaire \*\*\*\*

- › Conforter l'activité de ferroutage en tenant compte des difficultés opérationnelles relatives aux manœuvres des trains à l'entrée et à la sortie des sites.
- › Articuler le projet « Saône digitale » porté par la Ville et l'agglomération et la réserve foncière portuaire contigüe aux voies ferroviaire côté « darsette »

#### Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

#### Axe II - Consolider l'activité conteneurs \*\*\*

- › Engager une démarche commerciale volontariste afin de diversifier le portefeuille client sur le trafic conteneurs notamment fluvial

#### Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

#### Axe III : Rationaliser le foncier portuaire \*\*\*

- › Engager une démarche de déplacement des activités (activité sel) et une reconquête du foncier au sein de l'espace portuaire pour soutenir l'augmentation des trafics.

#### Calendrier prévisionnel d'exécution

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------	------

\* action prioritaire \* action structurante

## EQUIPE PROJET

#### PILOTAGE

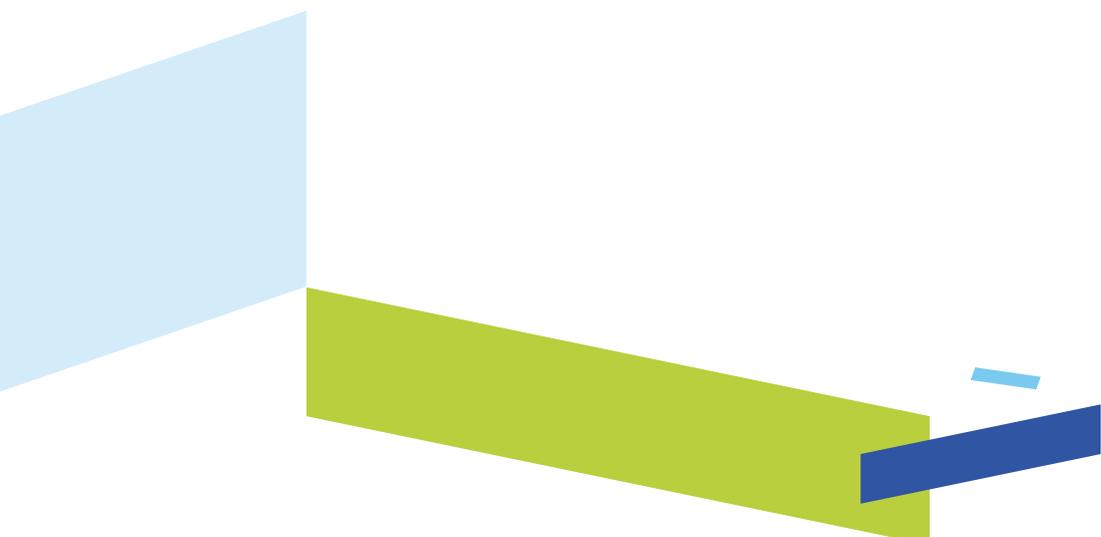
Nicolas Chartre (VNF),  
Rachid Bioud (VNF)

#### BUREAUX D'ÉTUDE

Pascal Reynes (CTS),  
Eric Demonsan (Ecomodal)

O. Houiste (Région Bourgogne Franche Comté)  
Pascal Leyes, Stéphane Trouillet (CCI Métropole Bourgogne)  
Jacques Corbet (DREAL Bourgogne Franche Comté)  
Mickaël Boucher (SGAR Bourgogne Franche Comté)





## COORDONNÉES

---

### Siège social

CTS Consulting  
57 Boulevard Oddo  
13015 MARSEILLE  
FRANCE

---

Tél +33 4 86 11 28 28  
admin@ctsconsulting.eu  
www.ctsconsulting.eu

### Directeur d'offre

Pascal REYNE  
Gérant de CTS et directeur d'études

---

Tél +33 4 86 11 29 68  
p.reyne@ctsconsulting.eu

### VNF - DIRECTION TERRITORIALE RHÔNE-SAÔNE

2 rue de la quarantaine - 69005 Lyon / 04 72 56 59 22 / dt.rhonesaone@vnf.fr  
Contact bureau ETP / 04 72 56 59 26 / betp.ddev.rhonesaone@vnf.fr

---

### CONTAINER TERMINAL SERVICE (CTS)

57 boulevard Oddo - 13015 Marseille  
ECOMODAL

---

Maître d'ouvrage : VNF / Avec le soutien financier de l'Union européenne :

