



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Nécessité d'intervention urgente en faveur du port multimodal de Mâcon

Question écrite n° 14028

### Texte de la question

M. Rémy Rebeyrotte alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les menaces actuelles qui pèsent sur l'avenir du port multimodal de Mâcon. Cette question s'inscrit dans la continuité de la COP21 organisée à Paris en 2015, du dernier rapport du GIEC publié au début du mois d'octobre 2018 alarmant sur les records qui s'enchaînent en matière d'émissions de gaz à effet de serre et enfin sur la préparation de la COP24 qui se tiendra dans quelques semaines à Katowice. Elle est certes globale mais elle est inspirée d'un cas bien ancré dans le territoire de Saône-et-Loire. En matière de transport, le report modal de la route vers le fer a été identifié comme un des plus forts leviers de réduction des gaz à effet de serre et en particulier de CO<sub>2</sub>. La mobilité des personnes et des marchandises de demain doit être plus ferroviaire et moins routière. À l'heure où le fret conventionnel souffre, la croissance du transport de marchandises par rail se fait quasi exclusivement sur le combiné et plus particulièrement sur les autoroutes ferroviaires que soutient par ailleurs le Gouvernement. En Saône-et-Loire, département au sein duquel transite chaque année sur l'autoroute A6 le volume le plus important de camions entre le nord et le sud de l'Europe, un transporteur routier de la région a récemment investi plus de 3 millions d'euros pour accéder depuis les infrastructures multimodales du port de Mâcon gérées par la CCI, à l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou. Cette connexion aurait dû être opérationnelle à partir du 16 octobre 2018 pour atteindre rapidement un volume non négligeable de 40 000 remorques par an transférées de la route sur le train. Elle reste malheureusement toujours en attente de démarrage suite à une décision non concertée de réorganisation des consignes locales d'exploitation en gare de Mâcon, prise par SNCF Réseau avec des conséquences lourdes sur les règles de circulation qui vont « durablement » réduire les longueurs des trains de fret, empêcher toute initiative de report modal et surtout condamner rapidement l'avenir de son port multimodal et des emplois associés. SNCF Réseau justifie sa position en mettant en avant l'impact éventuel que ferait porter le fret ferroviaire sur les trains voyageurs. Il souhaite donc savoir quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour que les efforts entrepris pour favoriser et développer le report modal en faveur du rail ne soient pas bloqués par les craintes d'éventuels impacts sur les activités de transports de voyageurs qui partagent les mêmes infrastructures ferroviaires. Dans ce cas précis, il lui demande comment le Gouvernement entend concilier rapidement le développement du fret et l'activité voyageurs à Mâcon.

### Texte de la réponse

Le renforcement de la part modale du fret ferroviaire et de l'intermodalité au profit de modes de transport moins polluants sont des priorités pour le Gouvernement. A cet effet, près de 3 milliards d'euros sont investis chaque année dans la régénération du réseau ferroviaire - passagers et fret. D'autres mesures ont également été annoncées en juillet dernier, afin d'apporter une réponse aux impacts des grèves de l'hiver 2020 et de la crise du Covid-19. Ainsi, l'État met en œuvre la gratuité des péages ferroviaires au second semestre 2020 et leur coût sera réduit de moitié en 2021. Cela permettra de renforcer l'attractivité du rail par rapport à la route. Afin d'engager une transformation de long terme, l'État s'est également engagé, au travers de l'article 178 de la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), à élaborer une stratégie nationale de développement du fret ferroviaire. Dans

ce cadre, le Gouvernement procédera à la définition d'une planification cohérente des travaux d'infrastructure nécessaires à la mise au gabarit de nouveaux itinéraires d'autoroute ferroviaire ainsi qu'à l'aménagement d'installations terminales. Les services de transport combiné et en particulier les autoroutes ferroviaires constituent en effet le segment le plus dynamique du fret ferroviaire. La mise au gabarit GB1 de différents itinéraires (méditerranée, artère nord-est, alpin) a permis d'ores et déjà l'essor et le développement de quatre services d'autoroute ferroviaire transportant en moyenne 100 000 poids-lourds par an. Les caractéristiques de ces axes doivent permettre la mise en place de services supplémentaires augmentant le report modal. Grâce aux wagons surbaissés d'autoroute ferroviaire élaborés par Lohr il est désormais possible de transporter sur ces itinéraires, des semi-remorques de 4 mètres de hauteur. Enfin, concernant le port de Mâcon, il est situé sur l'itinéraire d'autoroute ferroviaire méditerranéen ainsi que sur le corridor européen de fret Mer du Nord – Méditerranée. Compte tenu du potentiel de report modal identifié, en courant de l'année 2019, l'Etat a participé au financement des aménagements ferroviaires nécessaires afin de permettre un accès de trains d'autoroute ferroviaire dans l'enceinte portuaire. Depuis mars 2019, les trains d'autoroute ferroviaire entre Calais et Perpignan effectuent un arrêt à Mâcon, ce qui a permis d'ores et déjà un report modal supplémentaire de 3 000 poids lourds et de 500 caisses.

## Données clés

**Auteur :** [M. Rémy Rebeyrotte](#)

**Circonscription :** Saône-et-Loire (3<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 14028

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [6 novembre 2018](#), page 9931

**Réponse publiée au JO le :** [27 octobre 2020](#), page 7550