

Fret

Quand Valence veut capter les camions de l'A7

Créer "un convertisseur modal" à Valence dans la Drôme, là où cohabitent autoroute, Rhône et voie ferrée. Ce projet en principe dévoilé lors de la SITL prévoit aussi un centre de services pour les poids lourds.

Se contenter de regarder passer sur l'A7 l'un des plus importants flux de camions entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord ou bien en tirer parti ? Telle est la réflexion qui suscite depuis plus d'un an une belle mobilisation des élus de la région de Valence dans la Drôme et des milieux économiques locaux. Après une première étude confiée au cabinet Robert Claraco – à l'origine du démarrage de l'opérateur de proximité TPCF – ayant permis en 2010 de défricher ce projet de report modal de la route vers la barge et le rail, ils viennent de passer la vitesse supérieure. "Valence Agglo Sud Rhône-Alpes et la CCI de la Drôme ont créé une association de préfiguration qui travaille à la naissance d'un convertisseur modal sur la zone située au sud de l'agglomération", annonce le cabinet du président de Valence Agglo. Présidée par Patrick Menu de l'AUTF Méditerranée, l'association baptisée Euro-Rhône associe aussi la ville de Valence et celle de Portes-lès-Valence. Objectif, porter le projet dans sa phase préparatoire (montage d'opérations, plan de financement, etc.), le promouvoir auprès des pouvoirs publics et des acteurs logistiques et préfigurer un modèle économique intégré. Outre, bien sûr, le fameux objectif de report modal inscrit dans les lois Grenelle, plusieurs facteurs locaux s'avèrent très

26 janvier 2012
Naissance de
Valence Euro-Rhône

Association de préfiguration du convertisseur modal située à Portes-Lès-Valence

Phases du projet	
	2012 - 2013
	2012 - 2016
	2012 - 2020

Valence Agglo Sud Rhône-Alpes et la CCI de la Drôme se sont associées pour créer un convertisseur modal dans la zone Sud.

propices. Comme le fait qu'à cette hauteur de l'autoroute A7, beaucoup de chauffeurs routiers transitant entre l'Espagne et l'Allemagne ou vice versa réalisent leur coupure. Un point non négligeable pour articuler une chaîne multimodale. Ce n'est pas le seul, la géographie très particulière joue également un rôle de toute première importance pour mettre en place un terminal route-rail-fluve. Qu'on en juge : "Sur 250 hectares à la croisée des vallées du Rhône et de l'Isère, ce ter-

155 ha sont occupés par des chargeurs et transporteurs.

ritoire concentre en effet le port sur le Rhône, des voies ferrées, deux autoroutes et du foncier disponible et raccourdi", continue-t-on à Valence Agglo. 155 hectares sont déjà occupés par des chargeurs, des entreprises de transports ou des logisticiens. Cerise sur le gâteau, une grande partie du foncier est maîtrisée par la CCI et

par l'agglomération de Valence, une autre appartenant à la Compagnie nationale du Rhône (CNR). En outre, la fin de l'électrification de la voie ferrée entre Valence et Grenoble pourrait relancer le fret vers l'Italie. Tout ne démarrerait pas de zéro puisqu'à Portes-lès-Valence fonctionnent déjà des installations portuaires qui accueillent du vrac mais aussi des conteneurs qui naviguent sur le Rhône. En effet, en s'installant en 2009, Leroy Merlin a misé sur la barge fluviale pour réaliser une bonne partie de ses approvisionnements depuis Fos-Marseille et a largement dépassé un objectif de 3 500 EVP par an. Au total, Portes-lès-Valence a traité en 2011 plus de 15 000 EVP et 400 000 tonnes de vrac. L'objectif serait de tripler les tonnages à moyen terme en optimisant les installations existantes : spécialiser l'espace pour le produit en vrac, créer une aire de manutention compacte et dédiée entre le Rhône, la voie ferrée et l'A7

Les camions choyés

Un centre multiservice pour les poids lourds, avec des infrastructures pour l'entretien, voire un éventuel centre de formation, voilà ce qui fait l'originalité du projet de la Drôme. En effet, ses promoteurs envisagent d'utiliser un terrain disponible de 80 000 m² situé à l'est de l'autoroute A7, tandis qu'à l'ouest serait installé le terminal rail, route, fleuve. Valence, où un certain nombre de conducteurs observent leur coupure, souhaite se positionner comme une halte reconnue dans l'univers de la logistique. Selon le planning de l'association EuroRhône, un appel à candidatures pour sa gestion pourrait être lancé fin 2013 et une ouverture envisagée en 2015.



La géographie de la région joue un rôle de première importance pour mettre en place un terminal route-rail-fluve.

Pier
"L

Le p
9,4
de C

Trans
Com
SNCF
l'écon
un ral
Pierre
che m
réalis
d'aff
millia
ajour
cien f
premi
Top 1
marq
STVA,
un de
la loc
locom
Akiem
haité
début
chosé
n'est
qui ar
cette
midab
des é
multin
ou de
façon
doutai
proche
de not
le ser
durable

TIH :
que le
soit un
PB : L
très d
opérat
320 m
Fret SN
des fa
chiffre
d'hui s
en retr
rapport
trois c
concur
part de
fait le
centre
nements,
mique
favorab
tée très
beauc
su me
temps
tement

Transp