

Les travaux débuteront l'an prochain. Et l'objectif est de créer 500 emplois d'ici 2015. Le projet d'envergure mené sur le port de commerce consiste à articuler le rail, le fleuve et la route, grâce à un "convertisseur modal", un moyen de faire passer les marchandises entre chaque mode de transport. Et à tripler en 3 ans les volumes qui y transitent. Pour ce faire, quatre partenaires se sont associés : la CCI, Valence Agglo, la Ville de Valence et celle de Portes-lès-Valence. Quatre axes de travail ont été retenus.

## **1. Un portique multimodal sur le port**

Le port sera réorganisé et un portique trimodal route/fer/fleuve sera créé pour la manutention de conteneurs. Aujourd'hui, le port ne possède qu'une grue portuaire polyvalente. Très sensible notamment au vent, elle ne permet pas toujours de travailler. Le portique permettra d'assurer les prestations chaque jour, et d'augmenter les quantités traitées. La zone des conteneurs sera par ailleurs transférée vers le sud du port.

## **2. Une desserte ferroviaire rallongée pour attirer de nouvelles entreprises**

Il s'agira ensuite de valoriser les 100 hectares d'espace foncier disponibles autour du port (90 actuellement, 10 qui restent à racheter). La desserte ferroviaire, qui compte déjà 7 km de rails autour du port, sera ainsi rallongée de 2 km jusqu'à l'entrepôt de Leroy Merlin. Cela évitera d'utiliser des poids lourds pour les marchandises venant du Rhône. La voie traversera plusieurs parcelles destinées à accueillir de nouvelles entreprises. « On ne les vendra qu'à condition que l'entreprise participe à la multimodalité », précise le président de Valence Agglo. Selon lui, il ne sera « pas difficile » de trouver preneurs, Leroy Merlin ayant déjà fait part, en s'installant, de son souhait d'utiliser le rail, ce qui sera désormais possible.

## **3. Une offre multiservices pour le transport routier**

Une étude commandée par les quatre partenaires l'a montré : « Valence est un nœud. Qu'ils viennent d'Espagne ou du nord de l'Europe, les chauffeurs routiers s'arrêtent dans un rayon de 20 km », a expliqué Alain Maurice, pour une pause d'une durée estimée à 11h15. Une partie du foncier sera ainsi utilisée pour créer un espace de services et de stationnement pour les poids lourds.

## **4. Un système inédit de ferroutage**

« Cela n'existe pas en France pour le moment », précisent les fondateurs du projet. Mais un appel à projet sera lancé pour mettre en place un ferroutage sur des moyennes distances. En clair, un système qui embarquera les poids lourds et leurs chauffeurs sur les rails pendant leur temps de repos, qui existe déjà en Suisse et en Autriche notamment. Alain Maurice ne cache pas son souhait de voir la SNCF postuler, même s'il pourrait aussi s'agir de sociétés d'autoroutes, « puisqu'il s'agit de leur clientèle ».