Avignon le 4 Avril 2006 RECU le 3 85

11 AVR. 2006

Monsieur COLOMBE

- L'AUTOROUTE BLEUE -

J'ai suivi avec intérêts les derniers débats publics sur la politique des transports m'en étant fortement impliqué à une certaine époque.

Mon étonnement est grand de constater que les personnalités qui ont débattu avec beaucoup d'intérêt ce sujet n'ont pas soulevé cette évidence :

- LA LIAISON RHIN-RHONE.

Nous apprenons par la presse une bonne nouvelle. La C.N.R. a retrouvé son statut de producteur indépendant d'électricité, mentionnant que les relations avec E.D.F. étaient en parfaite union.

Pour rentrer dans l'actualité, est-il possible qu'on envisage de doubler l'Autoroute A 7 en n'ayant pas utilisé toutes les voies de communication dans la vallée du Rhône, en particulier achever la voie Rhin-Rhône.

Personne n'ignore qu'il faut impérativement attribuer à chaque moyen de transport une affectation de produits spécifiques à véhiculer, que ce soit par air, route, fer, voie fluviale. (Les camions en peu d'années ayant doublé de volume et transportant tous les jours des produits toxiques).

Quand on sait qu'un seul convoi pousse de 4.400 tonnes sur un fleuve comme le Rhône, remplace II0 wagons de 40 tonnes ou encore 220 camions de plus de 20 tonnes, on s'explique mal les raisons que l'on laisse stagner l'utilisation de ce fleuve.

Les études techniques terminées pour la liaison Rhin-Rhône ayant franchi la somme de plus de I00 millions de frs, suivi par un deuxième effort financier. Le premier ministre de l'époque, Alain JUPPE, ayant donné le premier coup de pioche en acquérant 805 hectares de terrain dans le département du DOUBS.
Ces travaux ayant été déclarés d'utilité publique le 29 JUIN I978, la D.U.P ayant prorogé de I0 ans par décret du 28 AVRIL I988.
On a mal à supporter comme contribuable de telles dépenses à cause d'un changement de gouvernement et sous la pression du ministre du territoire et de l'aménagement, se diant "Ecologiste", stoppe des travaux d'intérêt général qui réduisant la pollution en améliorant la circulation sur l'Autoroute A 7. De plus, une réalisation attendue depuis des années devant accroître notre économie par l'activité crée sur ce long parcours.

Le transport par voie fluviale étant le plus économique, le moins polluant, permettant l'accroissement de la végétation riveraine.

En I987, cet ouvrage de I.650 kms à terminer était financé par un accord C.N.R., producteur d'électricité et l'E.D.F, diffuseur de cette énergie, pour termin er les 229 kms entre Rhin-Rhône. De plus son intérêt économique ne se limite pas seulement au transport des marchandises, il permettait de promouvoir l'intermodalité.

Ce ruban bleu rhodanien raccordé au Rhin puis à ROTTERDAM favoriserait 6 Régions et I6 Départements par l'attrait du tourisme fluvial pour atteindre la mer méditerranée.

Un véritable essor pour la migration des bateaux de particuliers qui abandonneraient la route, les bateaux de croisières se multipliant venant d'Allemagne, de Suisse, de Belgique, de Hollande, qui feraient étape dans les ports construits par les ville riveraines de cette route bleue.

.../...

Raoul COLOMBE

Avignon le 4Avril 2006

Suite .../...

Le Maire d'AVIGNON, Monsieur Henri DUFFAUT et sa Municipalité unanime avaient prévu un port commercial en COURTINE, mitoyen d'un vaste terrain ainsi qu'un port de plaisance sur l'Ile PIOT, pour un stationnement hivernal, tout en maintenant la halte du Pont St-Bénézet pour les bateaux de passage. Avignon devenant le dernier relai avant d'atteindre la Méditerranée.

Le port de Courtine avait été retenu parmi les 5 villes devant devenir une plate forme d'intermodalité.

Le canal RHIN-RHONE est présenté comme le plus grand projeteuropéen du territoire et de l'aménagement, assurant la communication entre la Méditerranée et la Mer Noire via le Rhin, le Main et le Danube.

La parole de nos jours est aux hommes politiques les plus dynamiques croyant encore à la France qui a construit les cathédrales qui sauront s'associer pour vaincre également le chômage qui mine notre Pays et et valorise le travail qui permet de s'élever dans la vie active.

Les Chambres de Commerce, les Régions, les Associations qui organisent des débats ont également un rôle à jouer, s'ils savent se rassembler pour défendre l'économie de ce sillon rhodanien avec un fleuve majeur :

- LE RHONE -

Raoul COLOMBE.

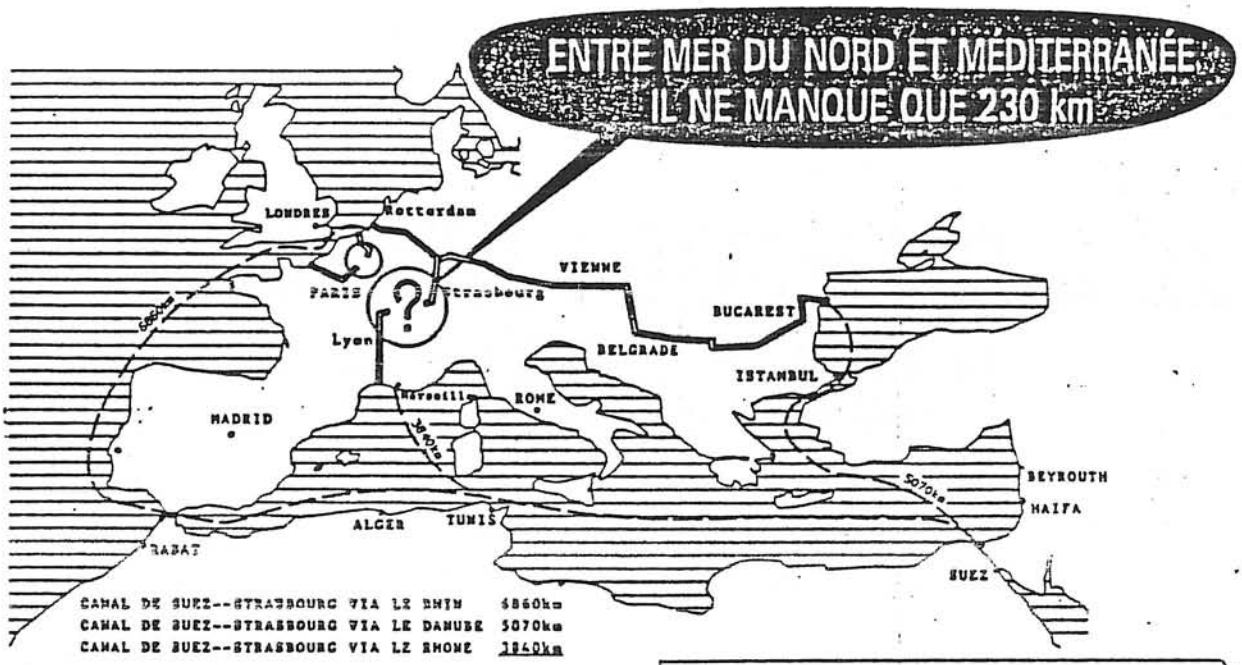
(Publicité)

L'EUROPE DES VOIES NAVIGABLES SE FERA-T-ELLE SANS LA FRANCE ?

NOS PARTENAIRES EUROPÉENS SONT PRÊTS

(La liaison Rhin-Main-Danube

LA FRANCE RESTERA-T-ELLE ISOLÉE ?



LE SAVIEZ-VOUS ?

- Un convoi de gabarit européen transporte autant de marchandises que :
  110 WAGONS DE 40 TONNES
  220 CAMIONS DE 20 TONNES
- La France a déjà investi 90 MILLIARDS dans la liaison RHIN-RHONE, 15 MILLIARDS suffisent à la terminer.
- En l'an 2000, la population du nord de l'Afrique sera égale à celle de l'Europe. Les échanges Nord-Sud seront considérables.

CNR

Monsieur le Premier Ministre,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Parlementaires,

SIX RÉGIONS :

ALSACE, BOURGOGNE, FRANCHE-COMTÉ, LANGUEDOC-ROUSSILLON, PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR, RHONE-ALPES
LA C.N.R. ET SON PERSONNEL

ATTENDENT VOTRE FEU VERT !

POUR LA LIAISON RHIN-RHONE A GRAND GABARIT

C'EST URGENT !

TOUT EST PRÊT POUR COMMENCER LES TRAVAUX.

RE
RE le
2006
1 AVR. 2006

L'aménagement de zones portuaires

La Compagnie entend, par ses travaux, provoquer l'implantation d'activités industrielles le long du fleuve, conformément au vœu des Pouvoirs Publics.

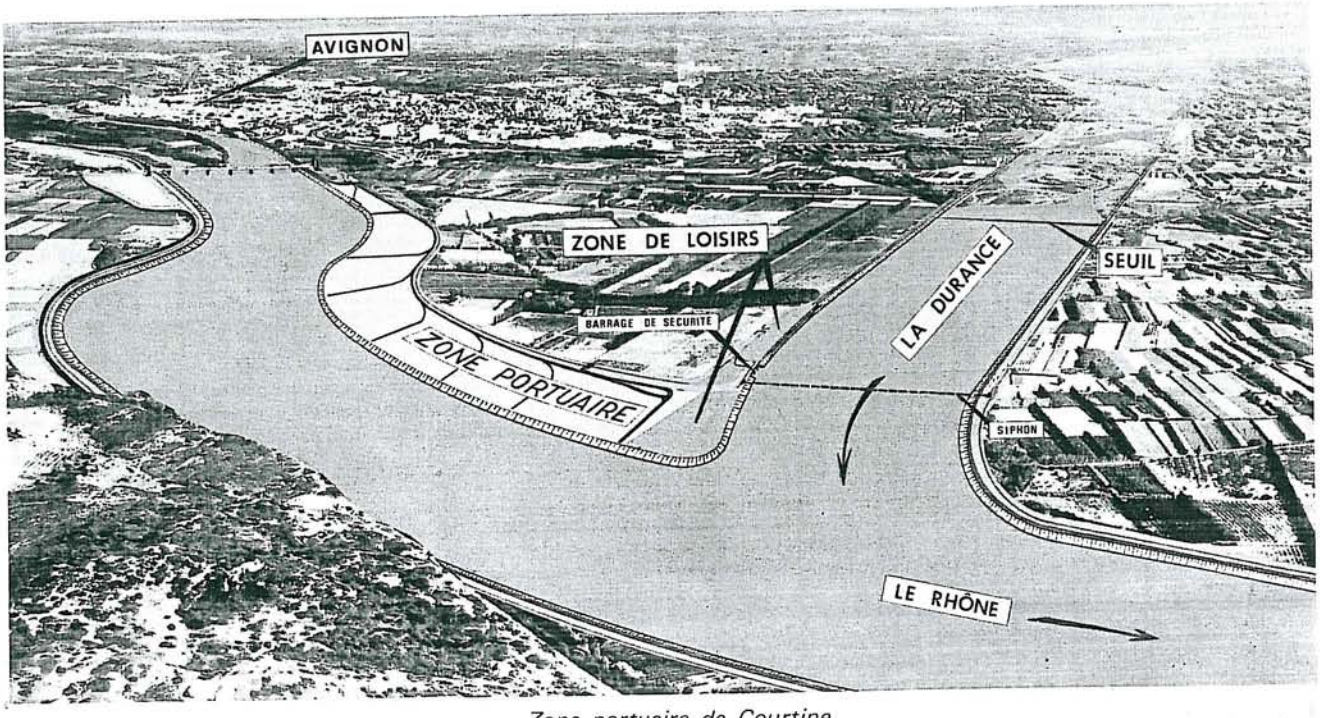
Pour tirer pleinement parti de la voie d'eau, chaque ensemble industriel doit comporter un port public où sont embarquées ou débarquées les marchandises en provenance ou à destination d'entreprises proches, mais ne disposant pas d'accès propre à la voie d'eau.

A côté de ce port public, dont l'infrastructure peut être réalisée par la Compagnie à l'occasion de ses propres travaux et dont l'exploitation peut être assurée par des Chambres de Commerce ou des collectivités locales, il est nécessaire d'aménager des dépendances immobilières de la concession formant une annexe de la voie navigable où sont amodiés des terrains aux entreprises dont les activités requièrent une façade sur la voie d'eau, en raison soit de la spécialité de l'outillage qu'elles utilisent pour leurs manutentions, soit de l'importance, justifiant un outillage privé, de leurs échanges par la voie d'eau.

Comme l'infrastructure du port public, celle des terrains contigus, bordant la voie navigable, peut être réalisée par la Compagnie en même temps que les aménagements de chutes, dans des conditions particulièrement économiques.

Les zones portuaires ainsi créées par la Compagnie sont généralement accompagnées, à l'initiative des collectivités locales, de zones industrielles dont l'équipement est alors coordonné avec celui de la zone portuaire contiguë.

A l'heure actuelle, la Compagnie met en oeuvre ou projette déjà un certain nombre d'installations portuaires liées à des zones industrielles. C'est le cas à Portes-lès-Valence, à Montélimar, à Avignon dans la plaine de Courtine et bientôt à Beaucaire et à Arles, à l'occasion des travaux du Palier d'Arles. Ce sera aussi le cas au Péage-de-Roussillon.



Zone portuaire de Courtine.