

Les ports de l'Est se mettent à flot

Ecrit par [Les journalistes de Traces Ecrites News](#) le 12 avr, 2011 |



Logistique. Le port de Mulhouse joue la carte locale

Année de rebond pour le port de Mulhouse. Son trafic est remonté de 7 % en 2010 à 5,3 millions de tonnes, pas très loin – il manque 200.000 tonnes – de ses plus hautes eaux de 2007 et 2008. Moins radieux est le jugement sur VNF, qui pousse l'établissement à miser sur les collectivités locales.

Hormis les céréales et les minéraux en recul respectif de 3 et 7 %, tous les types de trafic ont été orientés à la hausse en 2010. Particulièrement significatifs : les + 35 % des objets manufacturés, + 27 % des engrais, + 20 % des produits chimiques et les + 11 % des produits pétroliers, premier poste avec un volume de plus de 1,3 million de tonnes.

Beau temps aussi pour les conteneurs qui s'affichent en hausse de 29 % tous modes confondus (157.300 EVP, équivalents-vingt-pieds) et de 33 % pour le fluvial (62.500 EVP). Au total, Mulhouse consolide sa troisième place de port intérieur en France derrière Paris et Strasbourg.

L'édition 2010 de la conférence de presse annuelle de bilan ne s'est pourtant pas appesantie sur les chiffres de trafic. Le directeur Jacky Scheidecker avait un autre atout dans sa manche qu'il a sorti au détour d'une question : la stratégie de court-circuitage de l'État et de Voies Navigables de France, le gestionnaire du réseau.

Ce duo ne se mobilise pas assez sur l'avenir de celui-ci, en témoigne le débat de fond sans cesse repoussé sur l'après-2015, date d'expiration de l'actuelle concession, estiment les responsables élus et techniques du port. Alors plutôt que d'attendre, ils souhaitent sortir de la tutelle étatique pour entrer dans le giron des collectivités locales. Ceci suppose le transfert à ces dernières de la propriété foncière.

Vers une fédération des trois ports rhénans

«La loi de décentralisation de 2004 le permet. L'ambition est de constituer dans les prochains mois un syndicat mixte regroupant la Région, le département et les quatre intercommunalités concernées à Mulhouse et à Colmar, dont le port adopte la même démarche. Le transfert

pourrait s'opérer dès fin 2012. Nous avons besoin d'interlocuteurs clairement identifiés, facilement joignables et motivés à participer à notre développement. Soit tout ce que nous réclamons depuis 20 à 30 ans et que nous n'avons pas», expose Jacky Scheidecker.

La gestion du foncier resterait publique tandis que l'exploitation des terminaux de conteneurs passerait au privé. Mulhouse copierait ainsi le modèle bâlois et ce n'est pas un hasard : avec son voisin suisse et l'allemand Weil-am-Rhein, le port haut-rhinois travaille à constituer une entité transfrontalière plus ou moins intégrée, «RheinPorts» dont le dénominateur commun serait une politique de marketing partagé et une harmonisation des structures juridiques et du mode de fonctionnement.

Additionnés, les trafics des trois ports aboutissent à 13,5 millions de tonnes par an, le deuxième total en Europe derrière Duisbourg. Reste à savoir jusqu'à quel point l'État et VNF se montreront coopératifs...



Chez Aproport, un train en cache un autre

Une année 2010 contrastée pour Aproport, service de la CCI de Saône-et-Loire qui gère les ports fluviaux de Mâcon et de Chalon-sur-Saône.

Si la perte en début d'année de la fourniture de charbon à la centrale thermique de Montceau-les-Mines ne pénalise que très peu le trafic global (près de 3 millions de tonnes), les grèves au port de Fos (Marseille) plombent celui des conteneurs (-17%).

«Nous avons toutefois su trouver des marchés de compensation», indique Bernard Paillard, le directeur d'Aproport (5 millions d'€ de chiffre d'affaires, 50 personnes). L'activité des minéraux et matériaux de construction fait un bond de 104% et les engrais de 33%.

Pour 2011, la conjoncture semble bien plus porteuse, notamment par l'ouverture d'une ligne ferroviaire Rennes-Mâcon-Lyon, avec un train par jour dans les deux sens, dédié aux caisses mobiles et, le démarrage d'un train Le Havre-Chalon pour le trafic de conteneurs maritimes. *«Cela devrait nous permettre de multiplier par deux cette année le trafic de conteneurs»,* indique le directeur d'Aproport.

L'autre très bonne nouvelle vient de la mise en service du contournement autoroutier de Mâcon, avec une bretelle d'accès direct au port. Grâce au gain de temps de route réalisé, le site portuaire devient très attractif jusqu'à Bourg-en-Bresse, dans l'Ain et même Genève, en Suisse.



Gron fait son miel de l'orge

Depuis le 6 avril, le port de Gron (Yonne) achemine vers celui du Havre des conteneurs d'orge pour les brasseries chinoises.

«*Nous apportons ainsi une parfaite traçabilité et la possibilité de livrer en petite quantité*», argumente Didier Mercey, le directeur.

Géré par le transitaire Logiyonne, le port icaunais, ouvert le 4 juillet dernier, ambitionne un trafic de 4 000 conteneurs cette année et de 150 colis industriels (tourets, réservoirs...).

Il est associé pour les ports d'Évry et de Limay, en région parisienne, au manutentionnaire TDS. Ensemble les trois sites devraient traiter un volume de 19 000 conteneurs en 2011.



Crédit photo: Ports de Mulhouse-Rhin,

Aproport et Logiyonne

Mot-clés: [Alsace](#), [Aproport](#), [Bourgogne](#), [conteneur](#), [gron](#), [logistique](#), [Logiyonne](#), [Mulhouse](#), [Port](#), [Saône-et-Loire](#), [trafic fluvial](#), [Yonne](#)