

Fluvial

Les ports de la Moselle misent sur la diversification

Les ports de la Moselle ont affiché une santé insolente en 2008, malgré les difficultés liées au recul des trafics de charbon/minerais. Première plateforme fluviale céréalière française, le nouveau port de Metz a vu ses trafics grimper de 5,5% (3,8 Mt tous modes confondus). De son côté, le port d'Illange-Thionville a renoué avec la croissance après la chute vertigineuse de ses importations de charbon/minerais enregistrées ces trois dernières années. La plateforme industrielle a vu ses trafics progresser de 29% (1,78 Mt) : «Ce redressement a été rendu possible grâce à la di-

versification des activités dans les matériaux de construction et au développement de services à valeur ajoutée. En effet, l'une des entreprises présentes sur le port, la CFNR, propose désormais des solutions logistiques globales à ses clients, bien au-delà des opérations de manutention portuaire», explique Jacques Kopff, le nouveau directeur des ports. Enfin, le recul de 16% des trafics sur le port urbain de Metz-Mazerolle (549 000 t) s'expliquerait par la cession d'un silo céréalière de la compagnie mosellane de stockage.

Philippe Bolhinger

Fluvial

CCES veut un nouveau port dans le Valenciennois

Contargo Container Escaut Service SAS, filiale du logisticien et transporteur fluvial et ferroviaire de Duisburg, Contargo, a annoncé son souhait d'ouvrir un nouveau terminal à conteneurs intermodal sur l'Escaut dans le Valenciennois. Ce terminal devrait disposer de 2 000 EVP de capacité de stockage et, d'une capacité annuelle de manutention de 120 000 EVP. Le réseau nordiste de CCES exploite déjà deux terminaux, à Prouvy, à l'amont de Valenciennes sur l'Escaut également, et à Béthune, sur le canal à grand

gabari Dunkerque Escaut. Le terminal de Prouvy a manutentionné plus de 75 000 EVP en 2008, à saturation. CCES revendique 45 000 EVP transportées, dont 65% environ par barge. «Nous sommes confiants pour la poursuite d'un développement positif en dépit des difficultés», confie Gilbert Bredel, directeur général. CCES lancera un nouveau service fluvial entre Rotterdam et Valenciennes, Delta 3 à Dourges et Lille en 2009. De plus CCES passe entièrement à l'EDI cette année.

A.S.

Fluvial

Mulhouse progresse de 7% en EVP

La perte de vitesse du trafic de conteneurs – longtemps porté par les exportations de PSA Peugeot-Citroën – a été ralentie en 2008 sur les ports de Mulhouse Rhin (PMR). Les échanges de boîtes, tous modes confondus, ont progressé de 7% (128 000 EVP). Un résultat qui s'explique en partie par la mise en service de la navette ferroviaire Ottmarsheim Flanders Express gérée par le groupe belge IFB, filiale de la SNCB. La navette qui assure des liaisons vers Anvers, a boosté les échanges ferroviaires (+58% à 23 800 EVP), tandis que les échanges fluviaux et routiers sont restés stables (respective-

ment 53 000 EVP et 51 200 EVP). À l'identique, les trafics de vracs n'ont que peu évolué (8,1 Mt tous modes confondus). «Malgré un léger tassement (-66 000 t) dû à un deuxième semestre plus hésitant, l'activité fluviale est demeurée soutenue», commentent les PMR. La croissance de cette activité au port de Huningue (683 000 t) et à l'île Napoléon (1,43 Mt) a compensé le recul du port d'Ottmarsheim (3,45 Mt) dû à une baisse des entrées de produits chimiques en novembre et décembre.

Philippe Bohlinger

Seine-Nord

L'État et les régions s'engagent

Le 12 mars, l'État, les régions d'Île de France, de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais, Thierry Duclaux et Alain Gest, directeur général et président de Voies navigables de France ont signé un protocole d'intention de financement du canal Seine-Nord-Europe. Ce document s'inscrit dans la politique de partenariat engagée par l'État et VNF avec les collectivités territoriales pour assurer l'intégration du canal dans les territoires. Les collectivités locales doivent en effet faire un chèque total de 900 M€. Pour le reste, le financement

se partage entre l'État (900 M€), l'Union européenne (330 M€) et le futur partenaire privé du projet (2,1 Md€). L'appel à concurrence permettra de choisir le partenaire privé de ce projet titanesque. Un processus de sélection, jusqu'à la mi-2011, doit en effet permettre de choisir un candidat pour le contrat de conception, construction et exploitation de l'ouvrage dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). Deux consortiums, menés chacun par Vinci et Sanef (filiale du groupe espagnol Abertis), ont déjà fait savoir qu'ils étaient candidats.