

Les Ports voient plus loin

Le trafic fluvial et l'activité globale des Ports de Mulhouse-Rhin sont presque demeurés stables entre 2007 et 2008. Même si certains flux vont inévitablement être touchés par la crise, les infrastructures d'Ottmarsheim, de l'Île Napoléon et de Huningue constituent plus que jamais une opportunité logistique compétitive.

Le bilan statistique de l'année passée incite à la prudence. Sans surprise, le deuxième semestre d'activités a quelque peu érodé les résultats annuels. Si cette érosion a provoqué un léger tassement, force est heureusement de constater que les ports maintiennent le cap, riches d'un trafic resté malgré tout soutenu. Ainsi, quelque 5.000 bateaux y ont fait escale en 2008, soit une moyenne d'environ 100 bateaux par semaine. L'activité fluviale a engendré un trafic de 5.561.300 tonnes de marchandises – 66.000 de moins qu'en 2007 –. Dans le détail, la baisse des entrées et sorties de produits chimiques a été quasiment compensée, sur le site d'Ottmarsheim, par une hausse des exportations de produits agricoles et d'engrais, dans un port résolument orienté à l'export. A l'inverse, l'activité de l'Île Napoléon, tournée vers l'import, a légèrement progressé: une hausse notable du trafic de minéraux en sortie fait oublier le ralentissement des entrées de produits pétroliers et métallurgiques notamment. Enfin, sur le plus petit des trois sites, à Huningue, l'activité a bénéficié (+6,1% au total) de l'accueil du plus grand importateur allemand de pierres naturelles.



«Méconnus du grand public et même de certaines entreprises, les PMR véhiculent pourtant un message optimiste en pleine crise», souligne Jacques Droy, directeur général de la CCI Sud Alsace Mulhouse. «Il y a une vraie opportunité à utiliser cet outil logistique multimodal, qui apporte de la compétitivité et va qui plus est dans le sens du développement durable».

Gestion réaliste

Signe d'un dynamisme certain, le lancement de l'Ottmarsheim Flanders Express (OFE) en avril dernier a déjà porté ses fruits; cette navette ferroviaire à destination du port d'Anvers

a transporté, au rythme de deux rotations hebdomadaires, près de 5.700 conteneurs. D'où un trafic conteneurs globalement en hausse de 7,13% aux PMR, après plusieurs années de régression. «L'OFE a clairement élargi notre gamme d'offres et boosté le flux à l'import», évoque le directeur des Ports, Jacky Scheidecker. «De manière générale, il est malheureusement sûr que notre activité reste le reflet de ce qui se passe autour de nous. D'où des ralentissements sensibles à attendre, avec une érosion déjà tangible sur certains flux depuis quelques mois. La gestion des ports ne doit en être que plus réaliste». Pas de sinistrose au menu, mais plutôt la recherche d'une

polyvalence et d'une productivité maximales. La collaboration avec les ports de Bâle et Weil-am-Rhein va prendre de la vitesse au sein de l'association «RheinPorts». Parmi plusieurs projets de développement, notons l'implantation d'une aire de stockage dédiée aux matières dangereuses et surtout la sortie de terre, à Ottmarsheim, d'un centre de prestations logistiques de 42.000 m². Par ailleurs, via un lobbying pressant, les PMR veulent relever un défi à forts enjeux économiques: «la richesse d'un site portuaire, c'est son hinterland», explique Jacques Droy. «Il convient absolument de rendre nos ports accessibles aux colis lourds. Pour cela, il est urgent et nécessaire que nos autorités s'attellent à valider le recalibrage de certains ouvrages routiers en amont du port d'Ottmarsheim». Actuellement, des entreprises comme General Electric ou Alstom – dont les produits phares sont par nature des colis lourds, avoisinant bientôt le millier de tonnes – font transporter leurs pièces destinées à l'export jusqu'à Strasbourg, faute de mieux...
Florent Mathern