

ment au niveau des montages juridiques et financiers. Avec la fin de la concession en mars 2016, il y a pourtant urgence. Ce que l'on propose – une organisation sous forme de « landlord » -, ce n'est rien de neuf, cela existe ailleurs depuis des années. Fin 2015, le port de Weil sera exploité sous cette forme », note le directeur des PMR. « Aujourd'hui, nous avons besoin de cette structure pour

attirer les investissements. Les investisseurs demandent un cadre juridique clair pour s'engager ».

Mais l'action de la CCI Sud-Alsace-Mulhouse ne s'arrête pas au périmètre des concessions portuaires. Deux projets devraient, à terme, dynamiser le secteur des transports dans la région : la réalisation, à proximité de la zone portuaire, d'un « port sec » dédié

aux entreprises utilisant la plate-forme d'Ottmarsheim, notamment pour leurs flux import / export, et le développement de la zone « Porte Sud » située à proximité des installations de PSA Mulhouse. « Il serait souhaitable, pour cela, que Peugeot positionne des trafics sur la voie d'eau », précise cependant J. Scheidecker.

N. S. ■

Colmar joue la complémentarité

S'il fait figure de « petit poucet » face à ses voisins, le port rhénan de Colmar / Neuf-Brisach a toutefois sa carte à jouer dans le tissu industriel régional.

En 2013, le trafic fluvial a atteint 644 905 t (+13 %) à Colmar, une croissance principalement portée par les graviers, dont la manutention n'est cependant pas assurée par l'équipe consulaire, mais par un industriel privé. L'aluminium a lui aussi pris des couleurs : il s'agit d'un trafic en expansion, tiré par la présence de l'entreprise Constellium à Biesheim. « Nous avons le projet de renforcer la dalle des entrepôts pour pouvoir recevoir davantage d'aluminium. Le besoin est immédiat, car ce matériau est de plus en plus utilisé dans l'industrie automobile », explique Marc Lagarde, directeur d'exploitation de Port rhénan, la filiale de la CCI exploitant la concession du port.

Cette concession de 50 ans s'achèvera en mai 2016. A l'heure actuelle pourtant, Port rhénan est dans l'incertitude quant à la nouvelle configuration de l'activité portuaire au-delà de cette date. « Si les investissements ne peuvent pas être amortis en un ou deux ans, cela devient difficile de se projeter, d'autant plus que les industriels ne s'engagent pas avec une visibilité réduite », poursuit M. Lagarde.

UN ACTEUR RÉGIONAL MULTIMODAL

Le responsable estime que le port de Colmar / Neuf-Brisach ne joue pas dans la même cour que les deux autres ports de la région, le port de Strasbourg et les ports de

Mulhouse-Rhin. Il y a un intérêt cependant à miser sur la complémentarité entre ces trois sites, la manutention de colis semi-lourds, tout comme l'aluminium, pouvant devenir une spécialité colmarienne. Le port a d'ailleurs investi en 2010 dans une grue de 80 t de capacité. « L'offre existe, mais il faut continuer à communiquer et à faire connaître l'accessibilité à cette installation », précise M. Lagarde. Le site portuaire du centre Alsace pourrait également recevoir un important trafic d'engrais et de vrac, produits pour lesquels il dispose d'un outillage de déchargement rapide : équipée d'un godet de 10 m³, la nouvelle grue permet en effet de réaliser des déchargements au rythme de 180 à 200 t/h. Sa localisation permet d'alimenter les silos aussi bien dans le Bas-Rhin que dans le Haut-Rhin.

Depuis 2000, le port dispose également d'une plate-forme conteneurs. Les objectifs de trafic en la matière sont de 5 000 EVP par an, sachant que 2012 a été une année record (+80 % avec 6 779 EVP manutentionnés).

Situé sur deux grands axes autoroutiers entre la France et l'Allemagne, le site est accessible aux transports exceptionnels de 150 t et dispose d'un raccordement au réseau RFF. Le rachat de la gare de Volgelsheim lui permet de disposer aujourd'hui de trois voies pour la formation des trains. Le trafic ferroviaire s'élève à 400 000 t annuelles.

Le port a en projet la construction, pour 1,4 Mio €, de terres-pleins équipés de deux



Le port de Colmar a une vocation régionale et pourrait se spécialiser dans les colis semi-lourds.

voies ferroviaires ainsi que la réalisation, pour 1,2 Mio €, d'un quai vertical qui permettrait la pleine utilisation des capacités de levage de la grue actuelle, pour affermir sa position dans la manutention de colis semi-lourds. Mais ces perspectives de développement et les velléités d'investissement qui y sont associées sont aujourd'hui prises en tenaille par les incertitudes concernant les éventuelles subventions issues des CPER 2014-2020 et la fin de la concession intervenant au printemps 2016.

L. D. ■

<http://www.port-rhenan-colmar.fr/>