

TRANSPORT FLUVIAL Coopération sur le Rhin

Ports sans frontières

RheinPorts, qui rassemble les ports de Bâle-Mulhouse-Weil, a signé l'accord « Connecting Citizen Ports 21 ». Un accord inédit que sept ports fluviaux européens ont scellé et qui leur permet de bénéficier d'une subvention de 4 millions d'euros pour se développer.

DE TOUTES LES ACTIONS que les signataires de cet accord (RheinPorts, les Schweizerischen Rheinhäfen, les ports intérieurs

de Bruxelles, de Lille, Lüttich, Paris et Utrecht) vont avoir à promouvoir, RheinPorts va s'intéresser plus particulièrement à la question de l'optimisation du transport de marchandises. Un sujet que les trois ports, en France, Allemagne et Suisse, connaissent bien, eux qui tentent de bâtir entre eux un véritable réseau qui dépasserait les frontières.

Un pari qui se révèle d'ailleurs difficile à mener malgré une volonté politique forte de part et

d'autre, consolidée par un positionnement exceptionnel aux confins des trois pays et la certitude de bâtir une opération gagnante pour les trois partenaires.

Une étude menée en temps masqué

En effet, à ce jour, les ports de Mulhouse Rhin sont bridés dans leur initiative par l'incertitude qui pèse sur eux du fait de la fin, en 2015, des concessions portuaires : « Nous ne savons toujours pas où nous allons, donc nous ne pouvons pas répondre à

nos collègues suisses et allemands », regrette Jacky Scheidecker, directeur des ports de Mulhouse Rhin. Les ports de Weil et de Bâle souhaitent pourtant avancer sur les questions des futurs principes de gouvernance « landlord » qui seront appliqués au sein de RheinPorts.

Leur ambition partagée est d'évoluer vers la création d'une société de management à gouvernance unique.

En même temps qu'une étude sera réalisée par Voies naviga-



Les ports de Mulhouse Rhin veulent travailler avec les ports voisins de Bâle en Suisse et de Weil-am-Rhein en Allemagne. DOCUMENT REMIS

bles de France sur la fin des concessions sur le Rhin supérieur, RheinPorts va donc avancer « en temps masqué » sur la question de cette gouvernance.

Les idées ne manquent pas. Jacky Scheidegger évoque la possibilité

de créer une structure juridique (publique ou parapublique) pour gérer le foncier, l'opérationnel (chargement, déchargement, transport) étant confié à un logisticien.

« Nous nous battons bec et on-

gles pour que ce projet aboutisse », commente-t-il, « nous devons être présents sur les grandes routes du fret qui sont de moins en moins nombreuses. Demain, les grandes flottes maritimes vont vouloir des escales en

Méditerranée. Il faudra avoir des liaisons intéressantes entre ces ports de la Méditerranée et le Rhin supérieur.

Convaincre les compagnies maritimes

Nous devons aussi être en mesure de convaincre les compagnies maritimes de positionner des boîtes chez nous. Dans le même temps, nous aurons bâti des synergies pour les achats, la gestion des espaces, les relations humaines. »

RheinPorts défend cette position avec ardeur, fort d'une activité qui se développe au sein d'un hinterland transfrontalier (entre le sud Alsace, le Nord de la Suisse et le Bade-Wurtemberg) comme le port autonome de Strasbourg pourrait avoir un intérêt à travailler avec Kehl ou Karlsruhe. « C'est une réalité du marché, nous avons à travailler avec Weil et Bâle », insiste Jacky Scheidegger et « localement cela nous donnera un outil merveilleux de développement économique ». ■

F.Z.