

Un nouveau port fluvial à Metz pour se renforcer dans la compétition européenne

by Les Echos - dimanche, septembre 16, 2018

<http://correspondances.fr/un-nouveau-port-fluvial-a-metz-pour-se-renforcer-dans-la-competition-europeenne/>

Premier port céréalier fluvial de France, Metz s'arrimera bientôt à une nouvelle entité regroupant neuf ports de la rivière Moselle. Le futur exploitant devra redynamiser la navigation en massifiant le transit.

La loi NOTRe suscite des remous dans la gestion locale des activités portuaires, et la Moselle n'échappe pas à la règle. Les concessions actuelles arrivant à expiration, Voies navigables de France (VNF) a créé un syndicat mixte ouvert pour redynamiser la navigation au long de la rivière. Début 2019, l'organisme désignera un opérateur unique pour gérer neuf ports publics et privés mosellans.

De 7 à 8 millions de tonnes en volume annuel

Les autorités consulaires messines ne cachent pas leur crainte de voir le Nouveau Port de Metz - premier port céréalier de France - dissoudre sa notoriété au sein de la future infrastructure lorraine. Pour l'heure, la Société des Ports de Moselle (SPM) gère les deux installations de Metz et celle de Thionville-Illange, la CCI de Meurthe-et-Moselle exploitant la plate-forme multimodale de Frouard. Le futur syndicat mixte regroupera ces quatre ports publics ainsi que cinq ports privés, soit un volume annuel global de 7 à 8 millions de tonnes.

Le Nouveau Port de Metz - ainsi dénommé depuis sa création en 1967 - concentre à lui seul près de la moitié de ce volume. Historiquement créé pour exporter du minerai lorrain - dont nulle tonne n'a jamais quitté la rive -, il n'a obtenu qu'à la fin des années 2000 la création d'une ligne de conteneurs. Aménagé au terme d'un investissement de 12 millions d'euros, le terminal 2 du NPM a vu son tonnage passer de 3.200 EVP (équivalent 20 pieds) lors de son ouverture en 2014 à 27.000 EVP l'an dernier.

Accès facile à la route et au rail

La coopération transfrontalière joue un rôle essentiel dans cette expansion : le port messin utilise les installations rhénanes du groupe allemand HTAG à Cologne pour acheminer les marchandises vers la mer du Nord. La société Luxport gère pour sa part 10 hectares de plate-forme de container, qui sécurisent les volumes du port luxembourgeois de Merttert-Wasserbillig, à l'est du Luxembourg.

flambant neufs pour attirer de nouvelles entreprises. Au milieu de la décennie, les importations de charbon qui alimentaient les centrales thermiques de La Maxe et de Brenod-les-Pont-à-Mousson permettaient encore d'équilibrer les flux entre amont et l'aval. Au cours des trois dernières années, le cimentier Vicat, le fabricant de béton Feidt et Eurogranulat se sont implantés au long de la Moselle pour bénéficier de ses infrastructures portuaires, compensant partiellement la fin du charbon et le déclin de l'acier.

Sourde concurrence entre les ports

Le port de Metz peut espérer s'étendre à moyen terme sur des emprises industrielles libérées, dont celle de la centrale EDF de La Maxe, pour faciliter de nouvelles installations. L'écueil principal réside peut-être dans la sourde concurrence qu'exercent entre eux les ports lorrains. Le futur opérateur aura pour mission de massifier les volumes au long de la Moselle, en laissant aussi peu de prise que possible aux considérations politiques.