

Jean-Louis Jérôme, directeur général du Port autonome de Strasbourg

« *Le port de Lauterbourg est parfaitement binational* »

by Correspondances - mercredi, mai 27, 2020

<http://correspondances.fr/jean-louis-jerome-directeur-general-du-port-autonome-de-strasbourg/>

Directeur général du Port autonome de Strasbourg, Jean-Louis Jérôme présente le groupement d'opérateurs transfrontalier retenu pour assurer l'exploitation du nouveau terminal du site de Lauterbourg (Bas-Rhin). Les quatre partenaires ont constitué la société Lauterbourg Rhine Termina, qui démarrera ses activités en septembre prochain.

Pour l'exploitation du nouveau terminal sur son site de Lauterbourg, le Port autonome de Strasbourg a souhaité une réponse franco-allemande. Pourquoi ?



Du point de vue du transport rhénan, Lauterbourg est parfaitement binational. Sa localisation rend évidente une approche transfrontalière. Ce port ouvre un accès facile à l'Allemagne : en venant de son embouchure, c'est la dernière étape avant la chaîne d'écluses sur le fleuve. La desserte de l'Allemagne s'y effectue sans contraintes d'interopérabilité. Le nouveau terminal vise un marché autant français qu'allemand. C'est pourquoi il nous semblait opportun que l'exploitant ou le groupement d'exploitants qui allait être retenu au terme de l'appel d'offres lancé fin 2018, puisse disposer d'une bonne connaissance du monde rhénan. Le « hinterland », comme on appelle la zone de chalandise dans le transport fluvial, est complètement franco-allemand.

Ce vœu a-t-il été exaucé ?



Oui, la procédure a abouti à retenir la candidature d'un groupement de quatre acteurs, parmi lesquels l'allemand Haeger & Schmidt. Déjà bien implanté sur la

rive française, cet acteur rhénan bien connu offre des solutions trimodales (route, chemin de fer, fluvial) autour du conteneur ainsi que des services pour la manutention des colis lourds. Cette spécialité représente un fort potentiel à Lauterbourg, auprès de clients chargeurs industriels d'Alsace du Nord et de l'Allemagne voisine. Outre Haeger & Schmidt, l'équipe se compose de Paris Terminal, mandataire, de la Compagnie fluviale de transport et de nous-mêmes, Port autonome de Strasbourg. Nous avons indiqué dès le départ notre souhait d'être associés à l'exploitation pour adapter notre stratégie rapidement au fur et à mesure des besoins. Cette souplesse fait la différence par rapport à une concession « sèche » qui oblige à prévoir à peu près tout à l'avance.

Quelles sont les caractéristiques du nouveau terminal et ses ambitions ?

Sur une surface foncière de 6 hectares, il présente d'emblée un profil trimodal, ce qui est un atout majeur. Pour le fluvial, son portique pourra traiter jusqu'à 29 conteneurs par heure. Son réseau ferré déploie deux fois 400 mètres de voies ferrées et il est parfaitement aussi équipé pour les conteneurs venant par route. Il offre en outre les services nécessaires à la manutention de colis de lourde charge. Au total, sa capacité tous modes de transport confondus s'élève à 80.000 équivalents vingt-pieds par an (1). Les nouveaux exploitants ont constitué en février dernier la société Lauterbourg Rhine Termina, qui démarrera ses activités en septembre prochain. Elle est titulaire d'un contrat d'exploitation de cinq ans, extensibles à 15 ans en fonction des investissements qu'elle réalisera.

Propos recueillis par Mathieu Noyer

(1). *EVP, unité conventionnelle de mesure de l'activité de conteneurs.* En comparaison, les différents sites du port de Strasbourg ont manutentionné en 2019 380.000 EVP de conteneurs, et transporté 7,5 millions de tonnes de marchandises, soit le deuxième total de France pour la navigation intérieure, après Paris.