

Le Lloyd

DEPUIS 1858

WWW.LLOYD.BE

MERCREDI 7 octobre 2009

44707-44708

Prix: € 2,75



Marc Van Peel, échevin du port d'Anvers.

"Un tunnel n'est pas une réelle alternative"

Koen Heinen

Ian Gardner, du bureau d'étude londonien Arup, est venu à Anvers cette semaine pour y défendre l'alternative d'un tunnel dans le dossier de la liaison d'Oosterweel. Selon Gardner, un tunnel est plus simple à construire et mieux pour la ville, car situé plus loin du centre. Il fait peu de cas de l'opposition de Total au creusement d'un tunnel sous une entreprise Seveso, qui n'entraîne à ses yeux aucun danger.

L'échevin du port Marc Van Peel a réagi mardi matin à la VRT1: il faut prendre au sérieux les remarques formulées par le président de Total. "C'est un des plus grands clusters pétrochimiques", a indiqué l'échevin. "Ceux qui affirment que le tunnel est une alternative valable ont tort. Si l'option du pont du Lange Wapper est rejetée, nous serons confrontés à de longues années de files, de poussière fine et de problèmes de mobilité. Le tunnel sera une alternative valable dans dix ans mais certainement pas aujourd'hui. Les gens qui ne veulent pas entendre parler du Lange Wapper se figurent que le tunnel est une alternative valable, mais ils se trompent".

"Ce n'est qu'une des nombreuses controverses. Il y a par exemple le problème de l'évacuation. Toutes ces controverses démontrent que nous aurons besoin d'au moins dix ans, et nous attendons depuis dix ans déjà", souligne l'échevin.

En ce qui concerne le référendum, il est tout aussi clair: "Ceux qui croient que voter "non" solutionnera tous les problèmes autour d'Anvers ont tort. Nous demandons aux citoyens de voter oui. Il n'y a pas de mots pour exprimer ce qui nous pend au-dessus de la tête en cas de non. C'est pourquoi j'irai, même en tant que grand opposant de référendums, voter pour le pont".

www.cdenv.be/
marc-van-peel



SHIPPING

La navigation fluviale manque d'eau

3



RAIL

Une filialisation de B-Cargo n'est pas exclue

9

APMT pourrait se retirer du NFTI-Dunkerque

Le manutentionnaire APMT (Groupe AP Moeller Maersk) pourrait se retirer du NFTI (Nord France Terminal International), le grand terminal à containers en eau profonde situé dans le port Ouest de Dunkerque. C'est ce que nous avons appris à bonne source. Sa participation de 61% devrait être reprise par Terminal Link (CMA CGM), qui en détient déjà 30%, les 9% restants étant aux mains du Port de Dunkerque. La direction du NFTI n'a pas voulu commenter nos informations.

Bernard Van den Bossche

La prise de participation d'APMT devrait être effectuée par CMA CGM via un échange de participations concernant des terminaux en Asie.



Le terminal NFTI vient de subir des adaptations.

Le terminal NFTI à Dunkerque, très moderne, dispose de six portiques (dont trois super-post panamax couvrant 23 TEU en largeur de pontée) et présente une profondeur d'eau de 16,50 m à marée basse et bénéficie d'un accès direct à la mer. Il traverse une période difficile car, à l'instar des autres terminaux des ports de la rangée du Nord, il est victime de la récession des trafics. A la fin septembre, son chiffre d'affaires était en

recul de 20%. Au premier semestre, le trafic a baissé de 10% à 112.500 TEU. La direction du terminal estime que si ce résultat reste aussi négatif à la fin de l'année, il faudra procéder à une nouvelle restructuration. A la fin 2007, l'exploitation avait déjà dû faire face à un sérieux recul du trafic suite à la décision de Maersk Line de ne plus y diriger ses grands services océaniques. Il fallut placer l'installation sous un régime de sauvegarde

réclamé par le tribunal de commerce. Maersk Line étant par la suite revenu avec des services à Dunkerque, le terminal pouvait espérer un retour à la rentabilité. Avec la crise, toutefois, celui-ci a été compromis.

Actuellement le NFTI traite un service asiatique de Maersk Line AE10; le FAL3 de CMA CGM, un service de Delmas; deux services feeder, de MSC et Maersk Line; un service de IMTC/CMA CGM/Van UDEN et OPDR, assuré avec deux PC de 800 TEU qui dessert Casablanca; un service séparé d'IMTC sur Agadir; et le service tour du Monde de CMA CGM/Marfret. WEC Lines s'est annoncé avec un service sur la Russie (pas encore concrétisé), de même que Samskip, avec un service containerisé sur St Pétersbourg qui sera lancé fin octobre.

Dans les milieux concernées, on se pose la question de savoir comment Terminal Link, la filiale de manutention de CMA CGM, parviendrait à rentabiliser les installations et où il faudrait chercher les trafics requis pour ce faire.

www.portdedunkerque.fr

Année désastreuse pour le transport aux Pays-Bas

Dans sa deuxième Prévision à Court Terme, l'institut de recherche néerlandais NEA a revu à la baisse ses prévisions concernant le transport terrestre de marchandises. La situation est plus grave que prévu. Le volume total transporté par les modes terrestres devrait cette année plonger sous le niveau de 2004.

Guy Beyens

Selon NEA, le volume global transporté aux Pays-Bas devrait baisser cette année de 11,8% par rapport à 2008, lorsque le volume cumulé du transport routier, ferroviaire et fluvial a affiché 1.147 mio. de tonnes. Il devrait régresser à 1.012 mio. de tonnes cette année. NEA avait déjà annoncé une baisse de 10,4% mais a donc dû revoir cette prévision à la baisse.

Le volume plonge ainsi sous le niveau de 2004. Pour les deux premiers trimestres de 2010, l'institut s'attend à une stabilisation qui devrait aboutir fin 2010 à une

légère croissance. La croissance des cinq dernières années s'est en d'autres mots volatilisée en un an.

Pour 2010, les modes terrestres que sont la route, le rail et le fluvial présentent, selon le bureau d'études, des évolutions très diverses. Ainsi, les transport routier et ferroviaire devraient se rétablir d'ici la fin 2010, tandis que la navigation intérieure ne profitera pas directement de la reprise économique.

Les prévisions de NEA apportent un démenti aux annonces selon lesquelles le creux de la vague a été atteint. "La stabilisation et la légère croissance prévues sont dues



Le transport de fret devrait baisser de 11,8% aux Pays-Bas.

à des influences saisonnières", indiquent les chercheurs de NEA.

Les premiers signes d'une reprise se manifesteront selon NEA dans le transport de produits chimiques. Fin 2010, la reprise du commerce mondial se traduira aussi par une crois-

sance du transport d'acier et de produits finis/containers. La secteur de la construction resterait par contre dans le marasme. Le recul devrait même si poursuivre en 2010.

www.nea.nl



9 771377 679342

4 1