



Portier poursuit sa diversification

«Nous recevons 40.000 wagons par an à Renory.»

- Portier a jeté les bases de nouveaux développements dans la logistique et le transport
- Il porte le regard au-delà de l'horizon liégeois
- De nouvelles coopérations ne sont pas exclues, explique Pierre Portier, administrateur délégué

Comment se porte le groupe Portier aujourd'hui?

Notre chiffre d'affaires n'a jamais été aussi élevé. Quand on sait que nous nous sommes retirés des produits frais, que certains clients ont ramené chez eux des activités qu'ils nous confiaient avant la crise, et – surtout – que la part d'un client comme ArcelorMittal dans notre volume d'affaires s'est contractée en dix ans de 75% à environ 35%, on mesure l'effort accompli. Nous avons réussi à diversifier nos métiers et nos clients, notamment en s'intéressant aux produits chimiques et à l'ADR. Mais c'est extrêmement difficile dans le contexte économique actuel.

La diversification va se poursuivre?

Oui, mais on ne peut pas tout faire en un jour. Se diversifier géographiquement et développer différents métiers de front n'est pas chose aisée pour un groupe comme le nôtre. Mais la logistique est un pilier essentiel de notre stratégie et nous y croyons.



Triligiport, avec sa potentialité de créer deux mille emplois directs et indirects, n'est pas encore opérationnel, a handicapé tout le secteur. Même chose pour l'écluse de Lanaye: le chantier a été lancé il y a plus de quinze ans. Il n'est pas normal qu'il faille tant d'années pour l'achever.

“ On arrive au point où notre région va enfin pouvoir être compétitive.”

Cela étant, on ne vit pas du passé, mais du futur. Triligiport arrive et c'est important. Les écluses sont en cours d'achèvement. Lanaye est une porte vers le nord pour nous. On arrive au point où notre région va enfin pouvoir être compétitive vis-à-vis des autres.

Et de façon plus globale?

Avec la mondialisation continue à se développer la conteneurisation. Les ports maritimes comme Rotterdam et Anvers sont obligés de massifier leurs flux avec l'hinterland pour absorber les millions de conteneurs en plus qu'ils espèrent traiter. Tout ne pourra plus entrer ni sortir par camion. Les ports maritimes ont pris des options en ce sens. La voie d'eau a un bel avenir de ce côté-là.

Groupe Portier

- est issu d'une société familiale de construction née en 1938.
- a diversifié à partir de 1980 son offre de services à l'industrie en développant des activités de manutention et de transport.
- la plate-forme de Renory à Angleur, avec sa capacité fluviale et ferroviaire et sa superficie de 12 hectares, joue un rôle clé dans ce contexte.
- 50 millions d'euros de chiffre d'affaires consolidé en 2013, dont 15 millions pour les services à l'industrie (la logistique, principalement articulée autour de la S.A. Renory) et 5 millions pour les terminaux multimodaux (pôle animé par Liège Container Terminal, LCT, dans laquelle la SNCB est actionnaire à 50%).
- LCT a deux filiales: Liège Logistics Intermodal (LLI) exploite un terminal bimodal rail/route à Bierset, Terminal Fluvial de Conteneurs assure l'exploitation du terminal à conteneurs de Renory, axé sur la voie d'eau.
- 200 salariés, dont la moitié en logistique et transport.

J'espère pouvoir dire d'ici quelques années que nous avons un vrai pôle logistique.

Vous ne vous considérez pas encore comme un logisticien à part entière?

Je préfère parler de services à l'industrie et de chaîne logistique. Même là où nous faisons de l'entreposage, du stockage, du conditionnement, je pense que nous n'allons pas assez loin dans la transformation et la valeur ajoutée. Nous ne sommes pas dans la logistique fine aujourd'hui. Ce qui ne veut pas dire que nous n'avons pas envie d'y aller.

Quel regard portez-vous sur la situation actuelle dans le secteur logistique et multimodal?

Pour la région liégeoise, il est évident que le fait que

Portier a-t-il réalisé l'an dernier des investissements en logistique ou en multimodalité?

Nous avons renforcé notre matériel de manutention. Nous avons surtout beaucoup réfléchi et beaucoup dialogué avec nos partenaires existants ou potentiels, avec Anvers, Genk, Meerhout, Athus, Venlo, Rotterdam... De plus en plus de grands groupes étrangers ont bien compris qu'ils ont tout intérêt à prendre un partenaire local, qui ne demande qu'à développer des activités annexes et qui puisse faire la relation avec les autorités locales et régionales, qui sont nécessaires pour mettre un peu d'huile dans les rouages.

Là aussi, la vitesse de réaction est essentielle aujourd'hui. Un exemple: avec la fermeture de l'usine Ford à Genk, des terrains se libèrent là pour y développer de nouvelles activités. Si à Genk, ils vont plus vite qu'à



Liège, les investissements iront à Genk et pas à Liège. Prenez Triligiport: Deutsche Lagerhaus ou WDP n'avaient pas que Liège dans leur portefeuille. Ils ont dû placer des clients ailleurs. Liège a une position géographique intéressante, c'est vrai, mais si vous ne vous donnez pas les moyens d'y attirer et d'y fixer des activités manufacturières, on ne s'arrêtera pas chez vous ou vous ne resterez jamais qu'un site de transit.

LCT joue un rôle crucial dans le conteneur à Liège.

2014 a été une très bonne année pour Liège Container Terminal, qui a enregistré une croissance de volume de 20% pour dépasser les 30.000 TEU. L'année 2015 devrait nous conduire à 40.000 TEU.

Nous avons toujours défendu la thèse que sur Liège, il n'y a pas suffisamment d'industries consommatrices ou productrices et donc de volumes conteneurisés pour justifier une concurrence entre terminaux. Pour qu'une barge soit rentable, il faut la remplir en moyenne à 80%. C'est énorme. D'autant que l'activité n'est pas linéaire sur l'année, il y a des pointes et des creux.

A nos yeux, compte tenu des activités économiques, à Seraing, Jemeppe, Flémalle et, au-delà d'Ivoz-Ramet, à Engis, Huy, Wanze, etc., des infrastructures et de leur impact sur sa mobilité, il est pas inutile pour la région liégeoise de pouvoir disposer d'un satellite du Triligiport à Renory.

Le projet d'incorporer une partie de la gare de Kinkempois est-il toujours d'actualité?

Nous en discutons toujours, mais de manière beaucoup plus globale. Portier n'a pas l'ambition de faire tourner le site de Kinkempois à lui tout seul.

L'enjeu est vital: il nous reste une seule gare en région liégeoise, c'est Kinkempois, qui jouxte précisément Renory. Il faut nous battre pour la garder, parce qu'elle est en passe de disparaître. Si cela arrive, il faut arrêter de dire qu'on va apporter des trains à Triligiport.

De plus, cela aurait un impact majeur sur nos activités à Renory. Tout simplement parce que nous y recevons 40.000 wagons par an, en partie liés à notre propre activité de fabrication de traverses de chemin de fer, mais aussi au transport de bobines d'acier pour ArcelorMittal.

Où en est la coopération GALA (Genk-Anvers-Liège-Athus) avec d'autres terminaux multimodaux?

Le dialogue est établi et cela nous donne un plus en termes de capacité commerciale dans le conteneur. Sans nécessairement toujours apporter de nouveaux volumes, cela a garanti des trafics. Il y a eu beaucoup moins de volatilité.

Vous avez aussi conclu un partenariat avec BCTN Meerhout.

Nous pensons que la coopération se traduira par un meilleur service à la clientèle. Nous ne cherchons pas à acquérir des positions monopolistiques. Mais il faut éviter qu'au final, tout le monde perde de l'argent et que le client ne reçoive plus le service qu'il attend.

D'autres partenariats sont-ils en cours d'élaboration ?

Oui, parce que les choses et les flux évoluent beaucoup. Nous discutons par exemple de façon plus intensive avec Athus, qui est déjà dans GALA et qui discute de son côté avec d'autres partenaires possibles. Il n'y a pas d'exclusive.

“ Dès qu'il en aura l'occasion, le groupe Portier ira investir en aval de Liège.”

«Liège Container Terminal peut parfaitement jouer, en amont de Liège, le rôle de satellite pour Triligiport.»

Y a-t-il quelque chose qui se dessine du côté de Venlo, par exemple ?

J'ai le sentiment que lorsque l'écluse de Lanaye - pour laquelle nous fournissons d'ailleurs le béton - sera opérationnelle, on va découvrir qu'il y a encore des opportunités dans cette direction. Ajoutez à cela la mise en exploitation de Triligiport, la montée en puissance de la Maasvlakte II, l'arrivée des nouveaux porte-conteneurs géants... et il ne serait pas étonnant que des choses se mettent à bouger sur cet axe. Mais notre rayon d'action est déjà celui de l'Eurégio. Les contrats que nous décrochons comme commissionnaire en transport, ont déjà essentiellement trait à cette région.



«Nous ne sommes pas dans la logistique fine aujourd'hui. Ce qui ne veut pas dire que nous n'avons pas envie d'y aller.»

Pierre Portier, administrateur délégué du Groupe Portier.

Trilogiport ne vous fait manifestement pas peur. Vous n'y voyez pas un concurrent direct de LCT ?

Avec les investissements qui y ont été réalisés, son implantation en bordure du canal Albert, le fait de ne pas avoir à traverser Liège, Trilogiport est appelé à occuper une place majeure. Ce sera à Trilogiport de faire la preuve qu'elle est capable d'attirer des clients qui ne font pas encore usage de la voie d'eau.

Mais Liège Container Terminal peut parfaitement jouer le rôle de satellite pour Trilogiport. Le rapprochement entre l'amont et l'aval de Liège est plus rentable si on le massifie par le fluvial ou par le rail. De plus, dans le trafic conteneurisé, c'est toujours en amont de Liège qu'on remplit le plus de boîtes.

Il faut être réaliste: nous ne ferons jamais 200.000 TEU à Renory. Mais nous y avons la Meuse, une gare, de l'industrie, des friches à développer et un gisement de main-d'œuvre. En plus, nous y sommes proches de l'aéroport de Bierset. Là encore, il est important de créer un cadre clair à un niveau qui dépasse le niveau local.

Le transport et la logistique restent pour Portier un enjeu majeur ?

C'est un de nos deux axes stratégiques essentiels, à côté du béton. Nous nous sommes recentrés et nous avons beaucoup travaillé en interne depuis deux ans. Nous avons défini nos objectifs pour les années à venir et mis en place nos équipes, mais aussi identifié les manques de compétences à remplir.

Nous voulons doubler la valeur du groupe en quatre ans, avec un rendement identique à l'actuel. Nous sommes donc ambitieux. Et dès qu'il en aura l'occasion, le groupe Portier ira investir en aval de Liège et opérera sa diversification géographique, parce que ses clients lui demandent de les suivre.

Cela nous ramène du côté de Trilogiport.

Absolument. Il y a quatre ans nous avons fait savoir au Port de Liège que nous étions intéressés par un terrain bien précis. Il était alors encore trop tôt, mais nous sommes toujours partants. Mais ce n'est pas le seul projet auquel nous réfléchissons.

Et Anvers ?

Nous avons aussi une réflexion à ce sujet, mais on peut être présents de plusieurs manières dans un port comme Anvers. L'envie est là, mais nous étudions la meilleure manière d'aller nous y implanter. Maintenant, si une opportunité devait se faire jour...

Le mot de la fin ?

Beaucoup a déjà été accompli. Mais j'ai envie d'ajouter: évitons de multiplier les terminaux, massifions d'abord sur ceux qui existent. Avant de commencer autre chose, prenons le temps de faire réussir ce qui existe. Cela vaut en particulier pour Trilogiport, dont l'essor demandera sans doute un certain temps et qui doit encore bénéficier d'un raccordement ferroviaire digne de ce nom.

Dans ce contexte, nous avons de fortes craintes, vu le contexte budgétaire, sur les aides au transport combiné. Si elles disparaissent, la donne s'en trouverait fondamentalement modifiée.

Mais je reste optimiste. Nous avons toutes les cartes en main pour réussir.

→ Jean-Louis Vandevoorde

DE

- Portier hat den Grundstein für neue Entwicklungen in Transport und Logistik gelegt
- Die neuen Ambitionen gehen über Lüttich hinaus
- Neue Kooperationen sind laut Geschäftsführer Pierre Portier nicht ausgeschlossen



NL

- Portier legt basis voor nieuwe ontwikkelingen in logistiek en transport
- Het kijkt verder dan de Luikse horizon
- Nieuwe samenwerkingen zijn niet uitgesloten, legt Pierre Portier, de afgevaardigd-beheerder uit



→ www.logon-euregio.com