



## Rapport du Président

Séance Publique du  
mercredi 7 décembre 2011

### Service instructeur

Mission Grands Equipements

3<sup>ème</sup> Commission –  
N° CG-2011-5-3-5

### Service consulté

## DECENTRALISATION DES PORTS DE COMMERCE DU HAUT-RHIN

Résumé : Le présent rapport faisant le point d'une part sur la demande d'ouverture d'une procédure d'expérimentation de la décentralisation des ports de commerce du Haut-Rhin faite par notre collectivité, et d'autre part sur les réponses et démarches proposées par l'Etat, soumet à délibération les suites à leur réserver.

Fin 2008, les deux chambres de commerce et d'industrie haut-rhinoises ont saisi le Département du Haut-Rhin pour signaler les difficultés rencontrées par les ports, dont elles assurent directement ou indirectement (cas du port de Colmar/Neuf-Brisach constitué en établissement public) la gestion, du fait de la proximité du terme des concessions respectives avec Voies Navigables de France (VNF).

En effet, les concessions prenant fin en 2015 (port de Colmar/Neuf-Brisach et port d'Ottmarsheim), en 2016 (port de Huningue) et en 2019 (port d'Île Napoléon), les gestionnaires de ces plates-formes ne sont en capacité ni d'offrir aux entreprises qui souhaitent s'y implanter des perspectives et des garanties de long terme, ni d'investir, les durées de concessions restantes étant trop courtes pour pouvoir amortir tout investissement significatif.

Afin de permettre de rechercher les solutions pour sortir de ces impasses, notre Commission Permanente du 25 septembre 2009 a autorisé l'engagement d'une étude juridique, financière et d'analyse des enjeux, co-financée par les gestionnaires des ports. Notre propre contribution à cette étude s'est élevée à 41 755 €.

Plusieurs acteurs publics locaux étaient d'ores et déjà impliqués dans la gestion ou le développement des ports, et notamment :

- la Région qui participe (comme notre propre collectivité) par le biais des contrats de projet au financement des infrastructures portuaires,
- la Ville de Colmar et la Communauté de Communes du Pays de Brisach présentes (comme notre propre collectivité) au conseil d'administration du port de Colmar Neuf-Brisach.

Nous avons associé ces derniers ainsi que la M2A, la Communauté de Communes Porte de France Rhin-Sud, et la Communauté de Communes des Trois Frontières, au pilotage de cette étude.

Celle-ci a conclu à l'opportunité, d'une part d'engager une décentralisation des ports et d'autre part, sur le plan de l'organisation, de dissocier d'un côté le portage du foncier et de l'autre la gestion des équipements portuaires.

Cette séparation entre portage du foncier et des infrastructures d'une part et exploitation des installations d'autre part, est un modèle courant (appelé « Landlord ») qui, à titre d'exemple, est appliqué par les ports de Bâle. Une coopération institutionnelle renforcée avec ces ports ainsi qu'avec le port de Weil am Rhein nécessiterait d'ailleurs une telle convergence sur ce modèle d'organisation.

Il est important de préciser que les entités portuaires de ce secteur transfrontalier travaillent d'ores et déjà ensemble (ex : participation à des salons professionnels) et se présentent sous l'enseigne commune « Rheinports ». L'engagement d'une collaboration plus approfondie dépassant la simple coordination commerciale s'avère difficile pour les exploitants des ports du Haut-Rhin, dans la mesure où leur mandat de concessionnaire arrive à expiration prochainement et qu'ils n'ont aucune assurance sur leur propre devenir.

Pour ce qui concerne la décentralisation, il convient de rappeler que la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a autorisé une décentralisation optionnelle des ports intérieurs.

La demande de transfert est effectuée à l'initiative d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités, et en l'état actuel du droit, le transfert ne peut être refusé par l'Etat. Toutefois, ce point est en cours de révision ; VNF devrait à l'avenir pouvoir refuser une demande de transfert portant sur un port intérieur situé sur une voie non transférable (cas du grand canal d'Alsace) s'il risque de compromettre le développement du transport de fret fluvial.

Le transfert a lieu à titre gratuit et ne donne lieu à aucune compensation financière, mais entraîne le transfert des emplois affectés au domaine public fluvial concerné.

La collectivité territoriale bénéficiaire du transfert succède au gestionnaire antérieur dans l'ensemble des droits et obligations à l'égard des tiers.

La Région dispose d'un droit de priorité et lorsqu'une autre collectivité exerce la demande de transfert, celle-ci lui est soumise pour avis ; la Région dispose alors d'un délai de six mois pour exercer son droit de priorité.

La loi institue, par ailleurs, une possibilité d'expérimentation pendant laquelle la collectivité est compétente pour exploiter le domaine public fluvial, mais sans transfert de propriété ; celui-ci n'est réalisé que lorsque la collectivité, au terme de l'expérimentation, confirme sa demande de transfert.

La loi précise également que le représentant de l'Etat communique à la collectivité qui a déposé une demande de transfert, dans les six mois, toutes les informations dont il dispose sur le domaine public susceptible de lui être transféré.

L'étude a identifié quatre alternatives de structure de portage du foncier dans le cadre d'une opération de décentralisation, à savoir le syndicat mixte ouvert, une collectivité territoriale seule, l'extension du périmètre d'intervention du port autonome de Strasbourg et la création d'une société portuaire fluviale.

A l'analyse, deux de ces options ont été écartées, à savoir celle de l'extension du périmètre d'intervention du port autonome de Strasbourg car nécessitant une intervention du législateur pour modifier la loi créant ce port, et celle de la société portuaire fluviale. En effet bien qu'ayant fait l'objet d'annonces du ministère, aucun projet de loi n'a été déposé pour permettre la création de sociétés portuaires fluviales.

La formule du syndicat mixte s'est imposée dans la réflexion compte tenu de la présence déjà existante des acteurs précités dans la gestion et le devenir des ports. Ces acteurs nous ont confirmé leur intérêt pour une décentralisation des ports haut-rhinois et la constitution d'un syndicat mixte ad hoc.

Aussi, notre collectivité a demandé, par correspondance du 3 février 2011 adressée au Préfet de région, l'ouverture d'une procédure d'expérimentation de la décentralisation des quatre ports de commerce du Haut-Rhin, en précisant que cette demande intervenait pour le compte du syndicat mixte qui serait à créer entre le Département du Haut-Rhin, la Région Alsace, la CAC, la M2A, la Communauté de Communes du Pays de Brisach, la Communauté de Communes Porte de France Rhin-Sud, et la Communauté de Communes des Trois Frontières. Nous avons saisi ces collectivités qui nous ont fait part de leur accord, seule la CAC ayant exprimé quelques réserves.

Par lettre du 9 mars 2011, le Préfet nous a indiqué avoir reçu mission du Secrétaire d'Etat chargé des Transports d'engager une réflexion partenariale sur l'évolution des ports rhénans alsaciens. La lettre de mission datée du 31 janvier 2011 précise notamment qu'« il conviendrait aussi de disposer d'éléments en amont, destinés à éclairer les choix politiques et stratégiques sur l'évolution de la gouvernance des ports alsaciens, en tenant compte de celle des ports suisses et allemands ».

Les services de la préfecture nous ont par ailleurs fait savoir qu'une délibération devait accompagner la demande de transfert pour la rendre valable.

Dans le cadre du mandat qui lui a été confié par le ministère, le Préfet a réuni le 31 mai les représentants de la Région Alsace, du Département du Bas-Rhin, du Département du Haut-Rhin, de la CUS, de la M2A, de Voies Navigables de France, du port autonome de Strasbourg et des CCI.

Au cours de cette réunion, plusieurs décisions ont été prises, dont les deux ci-dessous concernent les ports haut-rhinois :

- lancement en 2011 d'un schéma portuaire du bassin rhénan, sous maîtrise d'ouvrage de VNF en partenariat avec l'Etat, les grandes collectivités alsaciennes et les CCI ;
- établissement au plus vite des différents diagnostics relatifs aux concessions des ports de commerce haut-rhinois, sous maîtrise d'ouvrage VNF, en lien étroit avec les parties prenantes concernées, avec un accord de principe, à l'exception des CCI gestionnaires des concessions portuaires, sur l'harmonisation des termes des quatre concessions, suivant une date de prolongation à confirmer dans les meilleurs délais (après présentation d'une analyse détaillée de VNF).

La mise en œuvre de ces décisions a d'ores et déjà été engagée. En effet :

- l'étude d'un schéma portuaire du bassin rhénan a été lancée, et son cahier des charges demande notamment que « des propositions d'évolutions de la gouvernance des ports rhénans alsaciens soient faites en adéquation avec les orientations stratégiques préconisées.

Les enjeux de développement des ports conduisent à s'interroger sur la gouvernance des ports alsaciens sur la façade rhénane de Huningue à Lauterbourg pour favoriser au mieux l'émergence de toutes les synergies et complémentarités possibles en termes de compétitivité économique, d'aménagement du territoire, de capacité de transport plurimodal et de coopération transfrontalière.

L'objectif est d'évaluer la pertinence d'une évolution structurelle de leur mode de gouvernance, en partageant l'examen de scénarios alternatifs, tels une société anonyme, une société d'économie mixte, un syndicat mixte, une société d'exploitation portuaire pour un port intérieur, une délégation de service public ou

encore toute autre solution efficace, et en étudiant les modifications juridiques que cela supposerait ».

- Pour ce qui concerne les diagnostics des concessions, les conclusions ont été annoncées pour début 2013 et les propositions de prolongation des concessions devraient être présentées début janvier 2012.
- Enfin, il convient de signaler que pour ne pas geler la poursuite des investissements dont la durée excède le terme des concessions, Voies Navigables de France a accepté le principe de verser à la chambre de commerce et d'industrie Sud Alsace Mulhouse, une indemnité à hauteur de la valeur nette comptable résiduelle de ces investissements. Cet aménagement ne concerne cependant que les investissements immobiliers et non l'achat d'équipements.

Compte tenu de l'importance économique des ports pour le développement de notre territoire, et sans méconnaître les avancées réelles qui, suite à notre prise d'initiative, ont pu être enregistrées sur le devenir des ports, je vous propose

- de rappeler notre attachement à l'établissement rapide d'une solution permettant de garantir aux ports haut-rhinois une pérennité à long terme, des moyens de développement et une gouvernance associant les collectivités publiques,
- de prendre acte et de contribuer aux réflexions qui sont engagées sur la gouvernance des ports alsaciens, sous l'égide des services de l'Etat,
- sans préjuger des conclusions de ces dernières, de confirmer par délibération notre demande d'ouverture d'une procédure d'expérimentation de la décentralisation des ports de commerce du Haut-Rhin, exprimée pour le compte du syndicat mixte à créer entre le Département du Haut-Rhin, la Région Alsace, les agglomérations et structures intercommunales intéressées, de décentralisation à titre expérimental du port de Colmar/Neuf-Brisach, du port d'Ile Napoléon, du port d'Ottmarsheim et du port de Huningue.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER