

Service instructeur
Mission Grands Equipements

N° CP-2013-8-3-8

Service consulté

PORTS RHENANS
PARTICIPATION AU FINANCEMENT D'UNE ASSISTANCE A MAITRISE
D'OUVRAGE POUR LA CONSTITUTION DE SOCIETES PORTUAIRES FLUVIALES

Résumé : Le présent rapport a pour objet de valider notre cofinancement à hauteur maximale de 10 644 € à une assistance à maîtrise d'ouvrage pour la constitution de sociétés portuaires fluviales, et d'autoriser la signature de la convention correspondante.

Les ports alsaciens sont exploités soit sous un statut de port autonome (STRASBOURG), soit sous forme de concessions, ce qui est le cas des quatre ports de commerce du HAUT-RHIN.

Le port concédé de COLMAR / NEUF-BRISACH est organisé sous forme d'établissement public, tandis que les concessions des ports d'OTTMARSHEIM, d'ILE NAPOLEON et de HUNINGUE sont gérées en régie par la Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse. Ces trois derniers sites sont regroupés sous l'appellation Ports de MULHOUSE RHIN.

Les concessions des quatre ports du HAUT-RHIN arrivent à leur terme entre 2016 et 2019, sachant que celles de COLMAR et d'OTTMARSHEIM qui devaient expirer en 2015 viennent d'être prolongées d'un an.

Compte tenu de la proximité de ces échéances, une réflexion a été engagée sur un nouveau mode de gouvernance et d'exploitation des ports, d'abord par notre collectivité, puis par l'Etat en partenariat avec l'ensemble des collectivités et ports concernés.

Les conclusions de nos propres réflexions aboutissaient à deux scénarii d'organisation ; d'une part la création de sociétés portuaires, et d'autre part la décentralisation des ports au bénéfice d'un syndicat mixte regroupant les collectivités concernées, adossé à une structure dédiée d'exploitation.

La constitution de sociétés portuaires fluviales nécessitant une intervention du législateur qui n'était alors inscrite dans aucun calendrier prévisionnel, notre collectivité a fait savoir qu'elle s'orientait vers la décentralisation des ports, et par voie de conséquence a fait acte de candidature auprès du Préfet pour le compte du syndicat mixte prévu entre les collectivités partenaires.

Le Préfet, qui a été chargé parallèlement par le ministère de conduire une réflexion sur le même objet, a mis la demande de décentralisation en suspens et a engagé des études qui ont abouti à préconiser la constitution de sociétés portuaires pour les ports alsaciens.

Cette forme d'organisation (il s'agit de sociétés de droit privé à capitaux publics associant l'Etat/VNF, les collectivités et les CCI) semble en effet répondre au mieux à un certain nombre d'objectifs partagés (associer les collectivités et les CCI, pouvoir séparer le portage foncier des activités d'exploitation, conduire des projets transfrontaliers...).

Un consensus s'étant construit en faveur de cette forme d'organisation, dont la création nécessite cependant un passage au Parlement, il a été décidé de poursuivre les réflexions sur ce mode de gouvernance.

A cette fin, il a été décidé de recourir à une assistance à maîtrise d'ouvrage portée par la Région pour le compte de toutes les parties intéressées, celles-ci participant au financement de cette assistance.

A l'issue d'un appel d'offres, cette assistance à maîtrise d'ouvrage a été confiée au cabinet Latournerie Wolfram & associés pour un montant maximal de 106 444 € TTC, la dépense réelle étant fonction, dans la limite de ce plafond, du volume des prestations qui seront commandées.

Le plan de financement est le suivant :

Organisme co-financeur	Taux de participation (%)	Montant maximum de la participation (€ T.T.C)
Région Alsace Incluant une participation de VNF à hauteur de 10%.	36%	38 324
CG 67	5%	5 322
CG 68	10%	10 644
CUS	15%	15 966
M2A	7%	7 451
CAC	3%	3 193
CCI SBR	6%	6 386
CCI SAM	6%	6 386
CCI CCA	6%	6 386
Port autonome de Strasbourg	6%	6 386
TOTAL	100%	106.444

La convention jointe en annexe documente les modalités de financement de cette assistance à maîtrise d'ouvrage.

Il convient de préciser que les crédits relatifs à cette opération ont été prévus en fonctionnement au programme A793, chapitre 65, fonction 824, nature 65732, code/programme 1347.

Je vous prie de bien vouloir approuver :

- le cofinancement à hauteur maximale de 10 644 € d'une assistance à maîtrise d'ouvrage sur la constitution de sociétés portuaires fluviales. Ce montant, qui sera versé à la Région Alsace, sera prélevé au programme A793, chapitre 65, fonction 824, nature 65732, code/programme 1347,
- la convention jointe en annexe et de m'autoriser à la signer.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by 'B' and 'T' with a long horizontal stroke extending to the right.

Charles BUTTNER

Convention de financement

Assistance à maîtrise d'ouvrage sur les modalités de constitution de sociétés portuaires fluviales

Entre

Région Alsace
Département du Bas-Rhin
Département du Haut-Rhin
Communauté Urbaine de Strasbourg
Mulhouse Alsace Agglomération
Communauté d'Agglomération de Colmar
Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin
Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse
Chambre de Commerce et d'Industrie Colmar Centre Alsace
Port Autonome de Strasbourg

ENTRE LES SOUSSIGNES

la Région Alsace, représentée par le Président du Conseil Régional, agissant en vertu de la délibération n° du

le Port Autonome de Strasbourg, représenté par son Président, agissant en vertu de la délibération n° du

la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin, représentée par son Président, agissant en vertu de la délibération n° du

la Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse représentée par son Président, agissant en vertu de la délibération n° du

la Chambre de Commerce et d'Industrie Colmar Centre Alsace représentée par son Président, agissant en vertu de la délibération n° du

le Département du Bas-Rhin, représenté par le Président du Conseil Général, agissant en vertu de la délibération n° du

le Département du Haut-Rhin représenté par le Président du Conseil Général, agissant en vertu de la délibération n° du

la Communauté Urbaine de Strasbourg, représentée par son Président, agissant en vertu de la délibération n° du

Mulhouse Alsace Agglomération, représenté par son Président, agissant en vertu de la délibération n° du

la Communauté d'Agglomération de Colmar, représenté par son Président, agissant en vertu de la délibération n° du

VU le code des transports ;
VU le code général des collectivités territoriales ;
VU le code des marchés publics.

Il est arrêté et convenu ce qui suit :

Table des matières

▪ PREAMBULE	4
▪ ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION	5
▪ ARTICLE 2 – MONTANTS DES PARTICIPATIONS FINANCIERES ET BUDGET DE L'OPERATION.....	7
1. DEPENSES ELIGIBLES	7
2. MONTANT DE LA PARTICIPATION FINANCIERE DE CHAQUE CO-FINANCEUR	8
▪ ARTICLE 3 - MODALITES DE VERSEMENT	8
1. ECHEANCIER DE VERSEMENT.....	8
2. PIECES JUSTIFICATIVES NECESSAIRES AU VERSEMENT :	8
3. COMPTE A CREDITER :	9
▪ ARTICLE 4 – DUREE DE LA CONVENTION.....	9
▪ ARTICLE 5 - PILOTAGE DE L'OPERATION.....	9
▪ ARTICLE 6 - LITIGES	9

▪ PREAMBULE

Les ports alsaciens rhénans ont vocation à contribuer au développement économique, notamment industriel et logistique, des territoires à l'échelle de l'agglomération, du département, de la région voire de l'inter-régional. Ils ont l'ambition de devenir des plateformes multimodales de niveau européen en tirant le meilleur profit de leur position privilégiée sur le principal axe économique européen. Ils participent d'ailleurs activement au développement d'un réseau prioritaire de transports avec les autres ports du Rhin supérieur.

Une démarche de réflexion et d'étude sur une réforme de la gouvernance des ports alsaciens rhénans est en cours. Ces ports sont aujourd'hui organisés en Port Autonome (Strasbourg), établissement public (Colmar) et régie de la Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse, ces deux derniers étant concessionnaires de VNF. Cette réforme serait donc à mener à un horizon compatible avec les échéances de fin des concessions des ports de Colmar et Mulhouse, localisés sur quatre sites distincts, qui s'échelonnent entre 2016 et 2019..

Cette analyse a permis d'identifier les principaux enjeux, communs aux entités portuaires alsaciennes rhénans :

1. Favoriser le développement des plates-formes portuaires par un mode de gestion flexible et efficient, en assurant la compétitivité des ports français dans un contexte hautement concurrentiel et permettant les investissements nécessaires. Ce développement doit permettre en particulier de répondre aux attentes en termes de report modal et de massification du transport de marchandises, mais également de mieux répondre aux besoins des entreprises en matière de services nécessaire à leur développement ;
2. Assurer la participation de la Région, des Départements, des Agglomérations, des organismes consulaires et des autres collectivités territoriales éventuellement intéressées pour garantir une vision de cohérence et un dynamisme économique local, par le biais, le cas échéant, d'une décentralisation du domaine public portuaire dans le cas des ports du Haut-Rhin, et/ou l'entrée dans le capital en tant qu'actionnaires des sociétés portuaires fluviales ;
3. Se positionner par rapport à une stratégie de « landlord » (avec une distinction possible entre le portage du foncier et la structure d'exploitation), avec l'objectif de préserver les spécificités et l'équilibre de l'économie des ports alsaciens via la participation des CCI, propriétaires d'un foncier domanial important. La société portuaire, pourrait ainsi être amenée à être gestionnaire du foncier et à prendre part à l'exploitation des services portuaires à des fins de développement ou pour suppléer à une initiative privée inexistante, si nécessaire par la création de filiales de droit privé ;
4. Conduire des projets transfrontaliers permettant en particulier les synergies, les mutualisations de services et/ou le dépassement de seuils critiques nécessaires au développement de certaines activités ; la compatibilité avec les structures portuaires allemandes et suisses qui sont structurées sous la forme de société portuaire de droit privé à capitaux exclusivement publics est de ce point de vue importante ;

5. Afficher une stabilité et apporter une visibilité aux acteurs économiques en organisant une sortie concertée des concessions du Haut-Rhin qui rassure les entreprises présentes et accompagne les projets d'investissements, dans le respect des intérêts du concédant et du concessionnaire ;
6. Assurer le maintien de VNF (et/ou de l'Etat) dans le dispositif comme actionnaire des sociétés portuaires, sans remettre en cause, pour le Port de Strasbourg, les équilibres actuels entre l'État et la ville de Strasbourg au sein de l'établissement public ;
7. Permettre la participation des CCI à la société portuaire, sans préjudice de la possibilité de confier tout ou partie de l'exploitation portuaire à des acteurs privés.

Il est apparu que la création de sociétés portuaires fluviales, sociétés de droit privé à capitaux publics associant l'Etat/VNF, les collectivités et les CCI, dont le modèle serait inspiré, dans sa philosophie générale, des sociétés portuaires maritimes et sociétés d'exploitation aéroportuaires, constituerait la meilleure réponse à ces enjeux. Les sociétés portuaires fluviales ainsi créées auront à mettre en œuvre la stratégie établie conjointement par les partenaires. Une évolution législative serait nécessaire pour permettre leur création. Cette piste est à envisager de manière très attentive.

Le prestataire, grâce à son expertise reconnue en matière de droit des collectivités territoriales et des établissements publics, droit des sociétés, droit du travail et droit de la concurrence, est amené à assurer une expertise essentiellement juridique sur la forme de ces sociétés portuaires fluviales, leurs prérogatives et les modalités d'organisation et de mise en œuvre. Il sera amené à proposer une analyse critique des propositions qui seront formulées dans ce cadre par les différents partenaires quant à leur viabilité, contraintes et opportunités pour les partenaires (Région Alsace maître d'ouvrage de l'étude, Départements, Communes et Intercommunalités, CCI, PAS, VNF), et à conseiller ces derniers quant aux orientations qu'ils auront à privilégier dans ce contexte, et, sur certains sujets précis, à proposer sa propre analyse et ses propres recommandations. Il ne s'agit pas de produire des rapports d'étude approfondis.

▪ **ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet le financement de l'opération décrite ci-dessous.

La Région commande à un prestataire externe, par le biais d'un marché à bon de commande, des expertises et conseils qui portent indicativement sur des propositions visant les sujets suivants (liste non exhaustive pouvant être complétée au gré des besoins en cours de mission):

Constitution des sociétés portuaires fluviales (SP) :

- objet des sociétés
- montant du capital

- nombre et identité des associés
- apports des associés et valorisation de ces apports (en numéraire, en nature) => question particulière du foncier apporté (en jouissance) à la SP
- pacte d'actionnaires : répartition du capital, minorités de blocage, limitation des risques
- gouvernance des sociétés : conseil de surveillance / directoire...
- modalités d'ouverture du capital à des partenaires privés (cession de parts, augmentation de capital...)
- conséquence de l'association de partenaires privés au capital de la SP : au niveau de la mise en concurrence, de l'attribution de subventions publiques...

Transition entre le système actuel et les SP :

- modalités de passage d'un système à l'autre

Fonctionnement des SP :

- quel lien contractuel entre les détenteurs de la compétence / propriétaires fonciers et les SP ?
- modalités et procédures de mise à disposition du foncier (domaine public et domaine privé) apporté à la SP ? Conditions et critères pour l'identification d'une « quasi-régie »
- modalités et procédures de transfert de propriété des outillages/bâtiments,... d'exploitation au profit des SP ou des structures privées, avec ou non participation de la SP
- financement des investissements => possibilité d'attribuer des aides publiques aux SP ? Capacité d'endettement ?
- statut et reprise des personnels (en tenant compte des éventuelles spécificités du PAS le cas échéant)
- fiscalité applicable aux SP (et à leurs filiales éventuelles) ;
- modalités de constitution des filiales, y compris transfrontalières ;
- possibilité de coopération transfrontalière avec des ports allemands ou suisse et de coopération capitalistique
- soumission des SP au code des marchés publics ?
- possibilité pour les SP de percevoir les droits de port ?
- dans le Haut-Rhin : rapports entre les SP et les concessions hydro-électriques

Coordination au niveau du bassin :

- faisabilité juridique de l'actionnariat croisé / structure faîtière ;
- faisabilité juridique de la mutualisation de certains services inter-SP (promotion commerciale, ingénierie de projets, ...)

En second lieu, les expertises et conseils pourront porter également sur des propositions visant les sujets suivants :

Constitution des sociétés portuaires fluviales (SP) :

- incidence loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public sur la composition des organes d'administration, au niveau de la représentation des salariés
- contrôle des SP par la Cour des comptes/chambres régionales des comptes (Cf code des juridictions financières) ?

Transition entre le système actuel et les SP :

- identification du véhicule législatif qui pourrait porter création du système SP – dispositions de nature réglementaire à édicter par ailleurs

Fonctionnement des SP :

- mode et possibilités de valorisation du domaine par les SP : octroi de droits réels ? durée des titres d'occupation ?
- autres attributions possibles des SP : réglementation de la navigation, établissement des procès-verbaux pour contraventions de grande voirie,...?

Au cas où l'actualité ou une situation d'urgence commanderaient d'expertiser d'autres scénarios et/ou structures que la société portuaire, les prestations décrites ci-dessus seraient adaptées en conséquence, d'un commun accord entre les parties.

▪ **ARTICLE 2 – MONTANTS DES PARTICIPATIONS FINANCIERES ET BUDGET DE L'OPERATION**

1. Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles de l'étude s'élèvent à un montant maximum de 89.000 € H.T, soit 106.444 € T.T.C.

2. Montant de la participation financière de chaque co-financeur

La participation financière globale, de chaque co-financeur, sera calculée sur la base des dépenses éligibles toutes taxes comprises réellement encourues par la Région Alsace, par application du taux de participation défini ci-après, dans la limite maximum du budget prévu à l'article 2.1

Organisme co-financeur	Taux de participation (%)	Montant maximum de la participation (€ T.T.C)
Région Alsace (1)	36%	38.324
CG 67	5%	5.322
CG 68	10%	10.644
CUS	15%	15.966
M2A	7%	7.451
CAC	3%	3.193
CCI SBR	6%	6.386
CCI SAM	6%	6.386
CCI CCA	6%	6.386
PAS	6%	6.386
TOTAL	100%	106.444

■ ARTICLE 3 - MODALITES DE VERSEMENT

1. Echancier de versement

Les sommes dues au titre de la présente convention seront versées par chaque co financeur, par versement unique, à l'issue de la réalisation de l'opération. Cette dernière sera terminée au plus tard au 30 avril 2014.

2. Pièces justificatives nécessaires au versement :

La Région Alsace émettra un titre de recette à l'encontre de chaque co financeur qui sera accompagné d'un état récapitulatif des paiements réalisés pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage, visé par le payeur Régional, comptable assignataire de la Région Alsace,

¹ Inclus la participation de VNF à hauteur de 10%.

3. Compte à créditer :

Les co-financeurs se libéreront des sommes dues au titre de la présente convention par le virement au crédit du compte ouvert au nom de : PAIERIE REGIONALE D'ALSACE

Nom de l'Etablissement : BDF STRASBOURG

Code Etablissement : 30001

Code guichet : 00806

N° de compte : C6740000000 Clé : 85

▪ **ARTICLE 4 – DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entrera en vigueur à la date de sa signature par l'ensemble des parties, et demeurera en vigueur jusqu'à la date de paiement effectif du solde par les co-financeurs, tel que prévu à l'article 2 ci-dessus.

▪ **ARTICLE 5 - PILOTAGE DE L'OPERATION**

Un groupe de suivi sera constitué de représentants de chacun des co-financeurs directs ainsi que de l'Etat et de VNF, sous la présidence de la Région Alsace.

Il permettra de statuer et de valider les principales orientations et étapes nécessaires à la réalisation de la mission.

Les co-financeurs désignent les personnes chargées de suivre l'exécution de la convention. Ils seront, chacun pour ce qui le concerne, destinataire de tous les produits réalisés par le prestataire.

▪ **ARTICLE 6 - LITIGES**

Les litiges qui peuvent intervenir à l'occasion de la présente convention relèvent du Tribunal Administratif de Strasbourg.

Fait en 10 exemplaires originaux à Strasbourg, le

Pour le Conseil Régional d'Alsace,

Philippe RICHERT

Président