UPPER RHINE PORTS
A CONNECTED CORRIDOR

RAPPORT

PROJET „UPPER RHINE, A CONNECTED CORRIDOR”

RAPPORT DE SYNTHÈSE DE LA DÉMARCHE

Strasbourg le 31 décembre 2014
Réalisé par Mensia et Steinbei-Europa-Zentrum

MENSIA

STEINBEIS-EUROPA-ZENTRUM

Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)
Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Häfen Rheinland-Pfalz · Hafen Mannheim · RHEINHÄFEN KARLSRUHE · PAS PORT AUTONOME DE STRASBOURG · Hafenverwaltung Kehl · Port Rhénan · RheinPorts

Etude réalisée en 2013-2014

Comité de pilotage :
Les directeurs des ports partenaires : Ludwigshafen, Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Strasbourg, Colmar, RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil

Comité technique :
Des représentants des ports partenaires : Ludwigshafen, Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Strasbourg, Colmar, RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil

Pilotage et Maîtrise d'Ouvrage :
Port autonome de Strasbourg, 25 rue de la Nuée bleue, CS 80407 – F-67002 Strasbourg cedex
Didier Dieudonné, Directeur Général Délégué
Laurent Darley, Directeur de l'Exploitation Portuaire
Manfred Rausch, Chef de projet RTE-T

PARTIE 1

DYNAMIQUES DU MARCHÉ, CAPACITÉS ET INTERCONNEXIONS PORTUAIRES – RAPPORT DE SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS 1 ET 2

PARTIE 2

MASTERPLAN INTERPORTUAIRE – RAPPORT DE SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ 3

PARTIE 3

STRUCTURE DE GOUVERNANCE – RAPPORT DE SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ 4

UPPER RHINE PORTS
A CONNECTED CORRIDOR

PARTIE 1

DYNAMIQUES DU MARCHÉ, CAPACITÉS ET INTERCONNEXIONS PORTUAIRES

- RAPPORT DE SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS 1 ET 2

Strasbourg le 15 octobre 2014
Réalisé par Mensia et Steinbeis-Europa-Zentrum

MENSIA

STEINBEIS-EUROPA-ZENTRUM

Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)
Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Häfen Rheinland-Pfalz · Hafen Mannheim · RHEINHÄFEN KARLSRUHE · PAS PORT AUTONOME DE STRASBOURG · Hafenverwaltung Kehl · Port Rhénan · RheinPorts

EXECUTIVE SUMMARY

1. Un projet novateur pour renforcer l'attractivité logistique du territoire du Rhin Supérieur

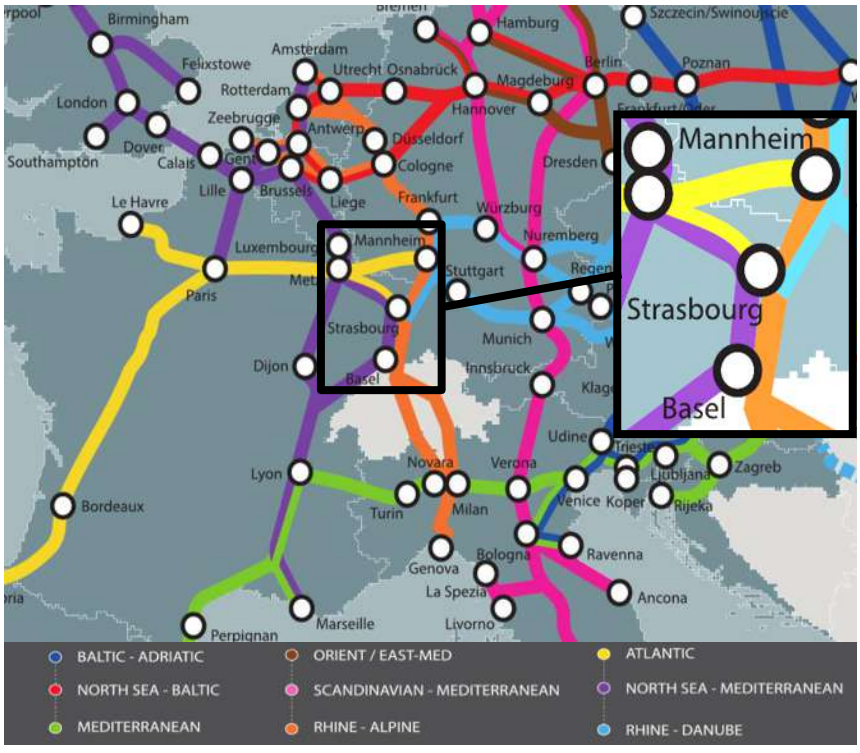
Le projet « Upper Rhine ports : a connected corridor » a été initié en 2012 par neuf ports du Rhin Supérieur (Colmar, Kehl, Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim, Strasbourg et le consortium Rheinports Basel-Mulhouse-Weil am Rhein). Ce projet, qui a obtenu le soutien de la Commission Européenne dans le cadre du programme RTE-T, a pour but de développer de manière concertée :

- L'attractivité logistique du territoire en renforçant les synergies et les complémentarités entre les plateformes portuaires au sein de la région
- La connectivité de/vers les grandes régions d'échanges européennes, notamment les grands ports maritimes.
- Les flux de/vers les régions plus lointaines notamment à l'Est et à l'Ouest de l'Europe.

La démarche portée par les neuf ports intérieurs dans le cadre de la démarche RTE-T est novatrice. En effet, si de premières actions de coordination ou collaborations existaient entre certains ports de la zone (au sein de Rheinports et entre Strasbourg et Kehl ainsi que Mannheim et Ludwigshafen notamment) et en Europe, il n'existe pas de coordination transfrontalière entre ports intérieurs de cette envergure ni de reconnaissance de réseaux de port intérieurs au sein du RTE-T. Cela montre l'ambition de la démarche qui doit permettre :

- De trouver des réponses aux limites de capacités et de connexions du territoire
- Mais aussi d'accroitre le niveau de services par la mise en place d'actions communes et la création d'une dynamique au niveau de l'ensemble des acteurs de la chaine logistique.

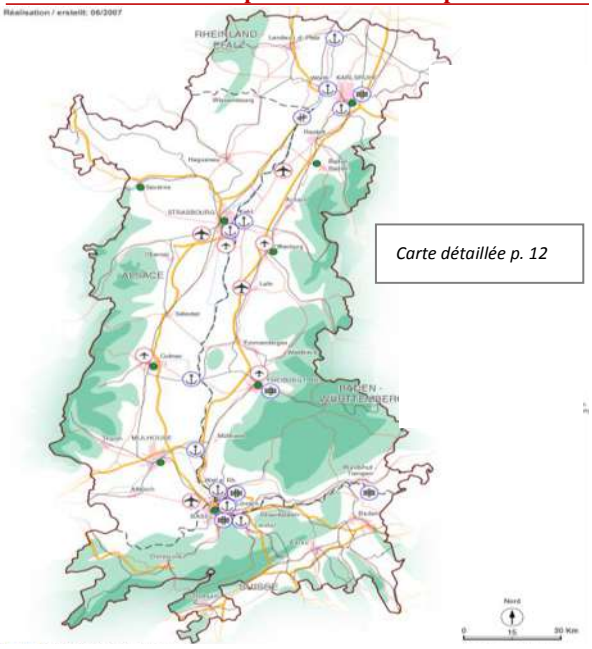
Un espace au carrefour de corridors européens logistiques majeurs



2. Un territoire dynamique disposant d'une offre infrastructurelle et logistique dense

Le Rhin Supérieur (l'Alsace, le nord-ouest de la Suisse, le Pays de Bade et le sud du Palatinat) compte près de 6 millions d'habitants et représentait, en 2010, 4,2% du PIB cumulé allemand, français et suisse. Le territoire du Rhin Supérieur par son poids économique, son positionnement au cœur de l'Europe et sa connexion directe aux principaux ports maritimes européens constitue un enjeu-clé pour favoriser le report modal dans un contexte de croissance des flux de marchandises, d'une part, et, d'autre part, de renforcement des exigences environnementales et d'urbanisation croissante.

Infrastructures de transport dans le Rhin Supérieur[1]



Carte détaillée p. 12

La région du Rhin Supérieur dispose d'une offre infrastructurelle dense. D'une part, le Rhin, , constitue la voie fluviale la plus fréquentée d'Europe mais dispose encore d'importantes réserves de capacités. Cette voie fluviale est très performant, à l'exception des périodes de basses eaux, ne présente pas de goulets d'étranglement bien que des contraintes de tirant d'air et des restrictions concernant la taille des barges ont été identifiées et limitent la capacité des barges en amont de Strasbourg. D'autre part, les réseaux ferroviaire et routier présentent une offre de capacités très importante. Ils se caractérisent par une orientation Nord-Sud de chaque côté de la frontière franco-allemande rejoignant les réseaux suisses au niveau de Bâle. Plusieurs points de saturation ont été relevés aux niveaux ferroviaire et routier dans le cadre de l'étude sur les capacités des réseaux magistraux et portuaires conduites par les ports du Rhin Supérieur en 2014[2]. Pour le réseau ferroviaire, ces points durs de saturation concernent :

- les nœuds ferroviaires saturés à proximité des grandes agglomérations
- la saturation de certains axes en raison de l'importance des flux (marchandises et voyageurs) : Karlsruhe-Bâle, Plaine d'Alsace,…
- Des imitations de gabarits liés aux tunnels de Saint-Louis et de la vallée du Doubs
- Les difficultés de franchissement du Rhin renforcé par des problèmes liés à l'interopérabilité des réseaux.

En ce qui concerne le réseau routier, les difficultés tiennent en premier lieu au franchissement du Rhin avec des ponts en nombre réduit et présentant des capacités limitées. Certains axes présentent de plus des problèmes de congestion (A8 côté allemand, A36 au niveau de Mulhouse,…) ou des connexions autoroutières manquantes (A5-A35 notamment) qui contraignent fortement le réseau routier.

La résolution de ces points durs, concernant les réseaux magistraux, relèvent de la maitrise d'ouvrage des gestionnaires d'infrastructures nationaux et des Etats et font l'objet de projets européens dédiés à l'instar du projet INTERREG « code 24 » dans lesquels l'ensemble des parties

[1] Il n'existe pas de cartographie globale des flux de marchandises (import / export / interne / transit) de la zone du Rhin Supérieur. Cette cartographie constitue l'un des livrables des études complémentaires.
[2] Upper Rhine Ports, *Analyse des capacités et du niveau de connectivite des plates-formes portuaires*, Setec/Stratec/Progtrans, Octobre 2014

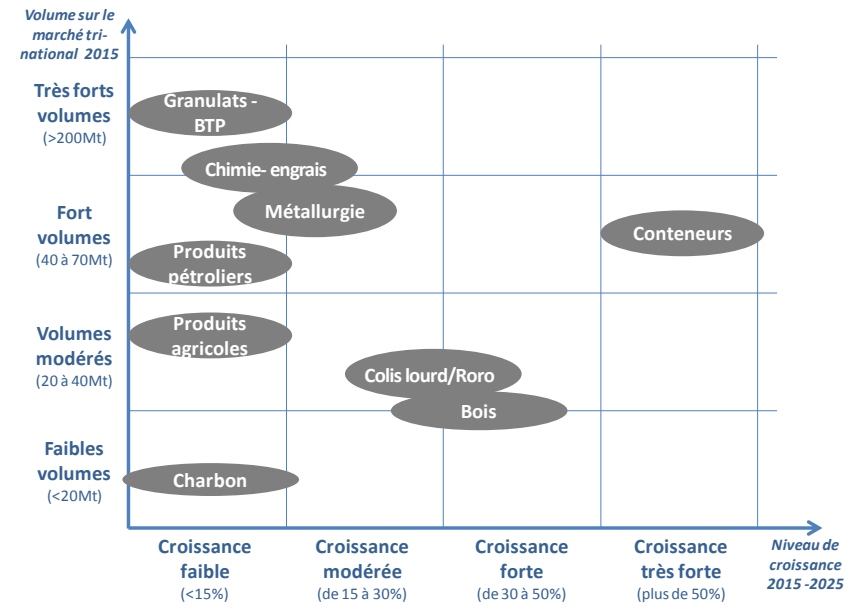
prenantes (notamment les ports maritimes et intérieurs) sont impliquées. Cette résolution est décisive pour améliorer l'offre d'interconnexion de la région du Rhin Supérieur.

La région du Rhin Supérieur présente aussi une forte densité en termes de plateformes logistiques. Le territoire compte notamment 14 plateformes portuaires qui assurent une fonction décisive en termes de multimodalité et de structuration des chaines logistiques. Un grand nombre de sites industriels et de stockage (céréales, produits pétroliers et chimiques) sont implantés sur ou à proximité de leur domaine et ces ports drainent des flux de marchandises importants pour l'ensemble des filières industrielles et agro-alimentaires de la Région (notamment 50 Mt de trafics fluviaux (58% à l'import et 42% à l'export) soit près d'¼ du trafic rhénan). Les ports ont donc un rôle stratégique majeur à jouer pour favoriser le développement économique de la région. Conscients de ce rôle, les ports du Rhin Supérieur ont souhaité renforcer leur coopération pour mieux répondre aux attentes des acteurs du territoire et être en mesure de s'adapter à la croissance prévisionnelle des flux.

3. Des perspectives de marché et de report modal favorables

Dans le cadre de leur collaboration, les ports du Rhin Supérieur ont engagé, avec le soutien de l'Union européenne, une étude de marché pour analyser la structuration des flux sur la région et anticiper leur évolution. Cette étude[3] a ainsi permis de constater, d'une part, le potentiel de développement des flux de la région qui devrait connaitre une croissance de ces flux avec une augmentation de 13% à horizon 2025, passant de près de 540 Mt échangées à plus de 600 Mt. Cette croissance devrait être portée en premier lieu par le dynamisme de la filière conteneur dont le trafic pourrait être proche de doubler à horizon 2025. Les filières industrielles (bois-biomasse et colis-lourds, métallurgie et chimie) devraient de leur côté bénéficier d'une croissance modérée (1,4% à 2,8% / an) mais durable liée à la solidité des acteurs industriels implantés et de nouveaux projets industriels identifiés. Les pondéreux et les vrac énergétiques présentent des perspectives plus faibles (voire négatives sur le charbon) en raison de l'évolution structurelle de la demande.

Qualification du potentiel de développement par filière dans la région[4]

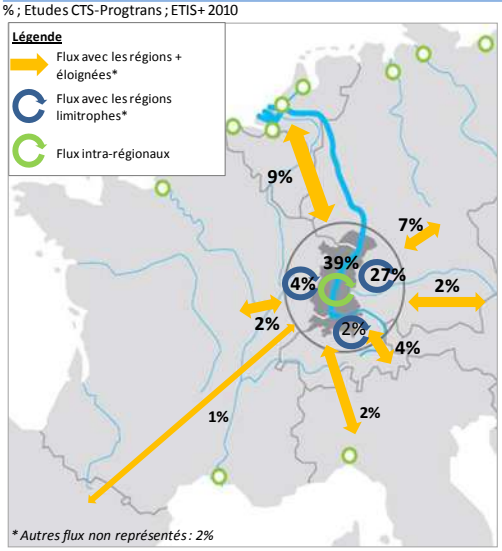


[3] Upper Rhine Ports, *Etude flux et marché*, CTS/Progtrans, Octobre 2014
[4] Idem

En ce qui concerne la répartition géographique des flux, la région du Rhin Supérieur réalise plus du tiers de ses échanges en intra-régional. Une part très élevée des flux extra-régionaux sont réalisés avec les régions proches d'Allemagne, de France ou de Suisse.

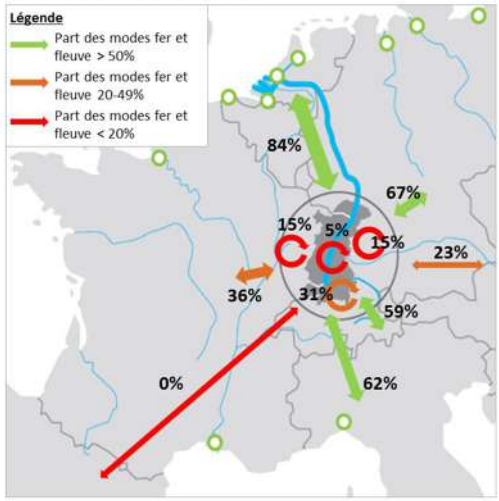
Cartographie des flux par Origine/Destination

% ; Etudes CTS-Progtrans ; ETIS+ 2010



Part des modes massifiés dans les échanges de la Région

% ; Etude CTS-Progtrans ; ETIS+ 2010



Les flux vers les régions lointaines (hors ports du Nord et Allemagne) sont très faibles et très minoritairement massifiés (à l'exception de l'Italie). Cela confirme la faiblesse de la connexion de la région vers ces zones avec des offres de transport particulièrement dense de/vers les ports du Nord et très limitée vers le Sud et l'Est. Cela illustre aussi l'opportunité de développer ces flux de plus longue distance, favorables aux modes massifiés. Les projections de trafics identifient une augmentation progressive de la part modale des modes massifiés au détriment de la route :

- De 7% à 11% pour le fer entre 2010 et 2035,
- De 12% à 14% pour le fleuve,
- De 81% à 75% pour la route.

L'étude de marché a aussi permis de rencontrer un nombre important d'acteurs économiques implantés dans la région pour mieux cerner leurs attentes et leurs besoins. Certaines attentes en termes d'offre logistique ont ainsi été soulignées :

- Développement d'un catalogue de services par filière,
- Facilitation des flux transfrontaliers par fer entre la France et l'Allemagne,
- Développement de systèmes pour le suivi des barges et de la marchandise,
- Complémentarité des services entre ports en cas d'aléas.

4. Des enjeux décisifs d'adaptation de l'offre de capacité et de services de manière concertée

Pour être en capacité de répondre à l'augmentation prévisionnelle des flux, les plateformes portuaires doivent adapter leurs installations. Au-delà de l'optimisation et du développement propre à chacune des plateformes, la réflexion commune portée par les ports dans le cadre du projet RTE-T a pour objectif d'identifier les projets permettant de renforcer la complémentarité des ports et la performance logistique sur le corridor. Le diagnostic sur les contraintes de

capacité des plates-formes portuaires conduit en 2014[5] permet d'ores et déjà d'identifier des enjeux transverses en termes de développement de capacité et de connectivité pour la région du Rhin Supérieur.

Au niveau fluvial, les limites d'accessibilité sont relativement circonscrites. En revanche, les limites concernant les capacités de traitement sur certaines filières vont constituer à terme une difficulté réelle avec une projection d'évolution moyenne des tonnages fluviaux de 25% à horizon 2025. Certains points de saturation, notamment pour la filière conteneur, sont ainsi d'ores et déjà identifiés et nécessitent pour les ports de trouver une réponse y compris en renforçant la complémentarité des plates-formes. Au-delà du volontarisme des autorités portuaires, on peut constater que les conditions du développement de cette complémentarité existent en raison de la spécialisation des plates-formes sur certaines filières. Il semble donc possible de capitaliser sur cette complémentarité en positionnant la réflexion à des échelles géographiques adaptées aux problématiques de chaque filière et en tenant compte des contraintes de capacités de chacune des plateformes.

Au niveau de **l'accessibilité ferroviaire**, trois limites, qui obèrent fortement la capacité de traitement, sont identifiées au sein des différentes plates-formes de la région :

- La performance des connexions des réseaux portuaires au réseau ferroviaire magistral. Cela concerne notamment certains ports allemands situés après une gare de triage dont l'accès est concurrencé par les flux voyageurs ou les ports du Haut-Rhin qui rencontrent des contraintes liées à des voies d'accès uniques,
- La deuxième limite constatée en termes d'accessibilité ferroviaire provient des capacités des gares de triage portuaires et installations ferroviaires,
- La troisième limite concerne la performance insuffisante de certains réseaux portuaires (voie unique, voie non électrifiée, réseau vétuste,…).

L'amélioration de ces freins aux flux ferroviaires constituent des pré-requis pour accompagner le développement de la part modale du ferroviaire.

Les ports rencontrent aussi de fortes contraintes en termes **d'accessibilité routière**. Or celle-ci est décisive pour les pré-post acheminements et les flux industriels qui ne sont pas éligibles pour les modes massifiés. A l'heure actuelle, plus de 80% des flux de la région sont par mode routier. Trois facteurs limitants de la performance du mode routier ont été identifiés pour les ports :

- La saturation de certains accès portuaires,
- Les difficultés de congestion concernant le franchissement du Rhin,
- Les contraintes croissantes concernant les accès routiers situés en zone urbaine.

La gestion du foncier logistique et industriel constitue, enfin, un défi dans la mesure où la majorité des plates-formes sont confrontées à une saturation de leur foncier et une urbanisation croissante à proximité qui renforce les contraintes d'interface ville-port. L'optimisation des capacités existantes et des réserves foncières constituent donc un enjeu-clé.

Les réflexions menées dans le cadre de la démarche Upper Rhine Ports ont pour finalité d'élaborer un masterplan identifiant les actions et projets d'investissement portés en commun par les ports du Rhin Supérieur améliorer la connexion et la capacité des plateformes. Les modalités de gouvernance pour le pilotage du masterplan ainsi que les moyens de financement des projets d'investissements envisagés seront définies au terme de la démarche.

[5] Upper Rhine Ports, *Analyse des capacités et du niveau de connectivite des plates-formes portuaires*, Setec/Stratec/Progtrans, Octobre 2014

SOMMAIRE

EXECUTIVE SUMMARY 2

OBJET DU DOCUMENT 9

LE RHIN SUPÉRIEUR, UN CORRIDOR DYNAMIQUE AU CŒUR DE L'EUROPE 10

1. Le Rhin supérieur : un corridor tri-national à fort potentiel pour le transport européen de marchandises 10

1.1 Des territoires dynamiques 11

1.2 Une offre logistique dense et un réseau de transport multimodal maillé 12

2. La pertinence d'une coopération interportuaire pour renforcer la performance logistique 19

2.1 Des portes d'entrée maritimes qui on un rôle majeur dans la compétitivité des flux d'échanges internationaux 19

2.2 Un corridor qui s'inscrit dans les objectifs du réseau transeuropéen de transport 21

2.3 De nombreuses instances de coopération transfrontalières se structurent 21

2.4 Des réflexions multiples de coopération interportuaire en Europe et entre ports du Rhin Supérieur 22

2.5 Le développement des activités portuaires devra tenir compte des enjeux environnementaux 24

3. L'ambition des ports du Rhin Supérieur pour répondre à ces enjeux 25

3.1 La place des ports dans le Rhin Supérieur 25

3.2 Des spécificités de marché qui créent les conditions d'une complémentarité 26

3.3 La mobilisation des ports du Rhin Supérieur autour d'une ambition commune 27

ENJEUX DE CAPACITÉ ET D'INTERCONNEXION PORTUAIRES DANS LA REGION DU RHIN SUPÉRIEUR 28

1. Une dynamique d'évolution des flux qui va engendrer de nouveaux défis 28

1.1 Une dynamique d'évolution des flux variables selon les filières 28

1.2 Des flux extra-régionaux structurés principalement avec les régions limitrophes et les ports du Benelux 31

1.3 Un split modal qui devrait évoluer en faveur des modes massifiés 32

1.4 Certaines origines/destinations présentent un réel potentiel de report modal 34

2. Une offre logistique performante et perfectible 35

2.1 Une offre de transport dense mais polarisée sur l'Axe Nord Sud 35

2.2 Des services logistiques qui ne répondent pas intégralement aux besoins des acteurs 37

3. Une offre d'infrastructure portuaire qui fait face à des défis en matière de capacité, d'accessibilité et d'interconnexion 38
3.1 Réseau fluvial 38
3.2 Réseaux ferroviaires portuaires 40
3.3 Réseaux routiers portuaires 41
3.4 Une offre foncière contrainte pour les plates-formes insérées en zone urbaine 42

ANNEXE 44

1. Synthèse du diagnostic relatif à l'interopérabilité ferroviaire 44

2. Liste des acteurs interviewés dans le cadre de l'étude de marché 45

3. Cartographies du diagnostic d'accessibilité des plates-formes portuaires 47

Introduction

OBJET DU DOCUMENT

Ce document constitue l'analyse des enjeux présents et futurs relatifs aux transports de marchandises dans le Rhin Supérieur.
Le Rhin Supérieur est ici compris comme le territoire comprenant les principales zones administratives du grand Est français (Alsace – NUTS FR42), de l'ouest et sud-ouest allemand (Bade-Wurtemberg – NUTS DE12-DE13, Rhénanie-Palatinat – NUTS DEB3), du nord-ouest de la Suisse (NUTS CH03), et s'étendant théoriquement aux hinterlands des ports intérieurs situés sur le corridor.

Ce diagnostic repose, d'une part, sur le panel d'études existantes transmises par les ports du corridor du Rhin Supérieur qui ont été analysées lors de la première phase de démarche ainsi que les données des ports. D'autre part, il s'appuie sur les deux études complémentaires qui ont été engagées par les ports du Rhin Supérieur dans le cadre de la 2ème phase de la démarche.

L'objectif de l'étude de marché était de caractériser les flux de la région du Rhin Supérieur dans une vision intégrée afin de bénéficier d'un diagnostic actualisé et prospectif sur l'évolution des flux et les besoins des acteurs logistiques du corridor d'identifier les tendances pour penser l'évolution des infrastructures et de l'offre de services commune des ports du Rhin supérieur. Elle a été réalisée par le groupement CTS / PROGTRANS en s'appuyant sur :

- *Une évaluation et une modélisation des flux par filière et par mode basée sur des indicateurs d'évolution macro-économiques et des entretiens d'acteurs*
- *L'analyse de la base de données européenne Etis+ pour identifier les principales O/D du corridor*

L'étude de capacité a permis de dresser un diagnostic homogène de la performance des infrastructures de transport du corridor et de caractériser les principales limites identifiées sur les différents réseaux (magistraux et portuaires). L'étude a aussi permis de caractériser un programme d'investissement coordonné et des projets communs à conduire afin de renforcer la performance logistique du territoire. Elle a été confiée au groupement SETEC / STRATEC / PROGTRANS.

Afin de faciliter la lecture et de données la possibilité aux lecteurs d'approfondir certains sujets, un renvoi vers les différentes sources est réalisé :

- en y faisant référence (en base de page) régulièrement, chaque fois que des données ont permis de l'alimenter,
- en indiquant au lecteur, dans les encarts « Pour aller plus loin… », les chapitres permettant d'approfondir l'analyse.

Ce document, dans sa présente version, constitue la partie introductive du MasterPlan, qui sera finalisé au 4ème trimestre 2014. Il dresse une analyse synthétique des perspectives d'évolution des flux sur la région du Rhin Supérieur à horizon 2025-2035 et des défis identifiées en termes d'offre d'infrastructures.

Dans cette perspective, ce diagnostic s'adresse à la fois :

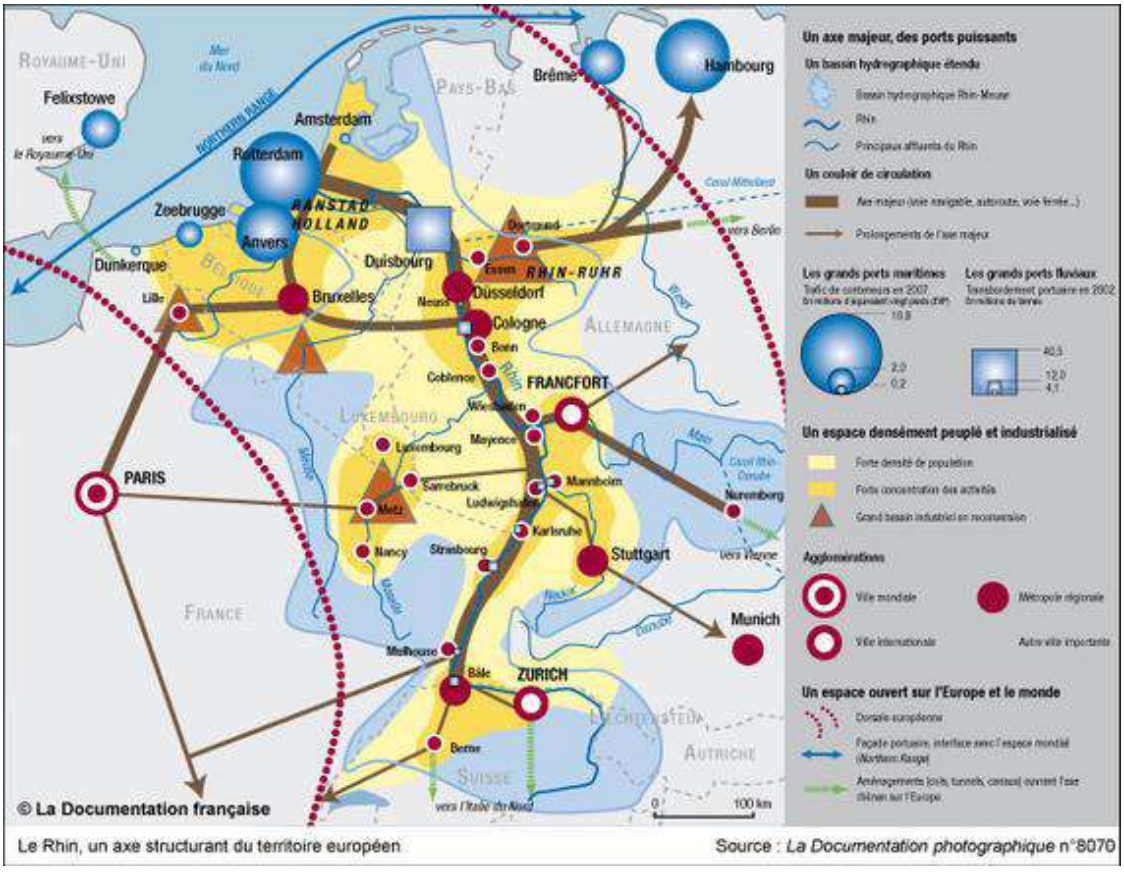
- aux ports, qui y trouveront une synthèse des études utile pour la présentation de leur démarche, notamment dans la perspective de conférences de presse,
- à la Commission Européenne, qui y trouvera, une présentation claire de la démarche des ports du Rhin Supérieur et un argumentaire fort relatif aux enjeux et à la pertinence d'investissements publics pour l'amélioration des transports dans la région.

LE RHIN SUPÉRIEUR, UN CORRIDOR DYNAMIQUE AU CŒUR DE L'EUROPE

1. Le Rhin supérieur : un corridor tri-national à fort potentiel pour le transport européen de marchandises

Le Rhin Supérieur occupe une situation géostratégique privilégiée, sur l'axe Rotterdam – Gênes et Paris - Bucarest.
Au carrefour des corridors européens Est-Ouest et Nord-Sud, il dispose d'interconnexions performantes avec les centres économiques environnants (Francfort, Munich, Stuttgart, Zurich, Lyon, Paris,…).

Les principaux pôles logistiques européens et les axes majeurs d'échanges de marchandises en Europe de l'Ouest[6]



Le Rhin, un axe structurant du territoire européen
Source : *La Documentation photographique* n°8070

Au-delà du Rhin, première artère commerciale fluviale en Europe, l'espace du Rhin Supérieur dispose de réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires denses.

6 IAU IDF, Les grands flux internationaux de marchandises, quels enjeux pour l'Île-de-France ?, Table ronde, 2 juillet 2009, Lydia Mykolenko, reprise Mensia Conseil, 2013

Cette situation fait de la région du Rhin Supérieur un point central des échanges en Europe, et en particulier des échanges de marchandises, qui bénéficient :

- de la puissance économique des territoires en question,
- du dynamisme des ports maritimes à l'embouchure du Rhin,
- de la densité de l'offre logistique du territoire.

1.1 Des territoires dynamiques

L'espace formé par les principales régions du Rhin Supérieur (l'Alsace, le nord-ouest de la Suisse, le Pays de Bade et le sud du Palatinat), couvre 21 500 km² et comptait près de 6 millions d'habitants en 2010.
Avec 208 milliards d'euros de PIB cumulé en 2010, les principaux territoires du Rhin Supérieur représentaient 4,2% du PIB cumulé français (1 937 milliards d'euros), allemand (2 571 milliards d'euros et suisse (461 milliards d'euros) en 2010, soit 4 970 milliards d'euros[7]. Le PIB du Rhin Supérieur a connu une forte évolution, de près de 30 %, entre 2000 et 2010, avec une bonne résistance à la crise économique.

Chiffres-clés de l'économie des principaux territoires formant le Rhin Supérieur[8]

Variable	Unité Einheit	Alsace	Nordwest-schweiz	Südpfalz	Baden	Ensemble insgesamt	Merkmal
Produit intérieur brut (PIB) 2010	**Mio. EUR** [1]	**51 876**	**74 419**	**6 352** [2][3]	**75 658** [2]	**208 305**	**Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2010**
par habitant	EUR [4]	27 953	53 435	22 882	31 009	34 889	je Einwohner
Evolution du produit intérieur brut (PIB) 2000-2010	**2000=100** [1]	**125,4**	**149,6**	**116,9** [3]	**117,1**	**129,3**	**Entwicklung des Bruttoinlands-produkts (BIP) 2000-2010**
Valeur ajoutée brute par secteur 2010	**Mio. EUR**	**46 634**	**.**	**5 672** [3]	**67 558** [2]	**.**	**Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen 2010**
Agriculture, sylviculture, pêche	%	1,9	1,0 [4]	2,4	0,7	.	Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
Industrie et construction	%	25,0	27,0 [4]	30,5	31,8	.	Produzierendes Gewerbe
Services	%	73,1	72,0 [4]	67,1	67,5	.	Dienstleistungssektor
Population active (au lieu de résidence) 2010	**1 000**	**894** [3]	**710** [4][7]	**144** [3]	**1 404** [3]	**3 168**	**Erwerbspersonen (am Wohnort) 2010**
Hommes	1 000	475	398	77	744	1 696	Männer
Femmes	1 000	419	312	68	660	1 474	Frauen
Taux d'activité [3] **2010**	**%**	**72,6** [3]	**82,2** [7]	**78,9** [3]	**78,0** [4]	**77,3**	**Erwerbsquote** [3] **2010**
Hommes	%	77,3	88,4	83,3	83,3	82,6	Männer
Femmes	%	67,9	76,0	74,3	72,8	72,0	Frauen

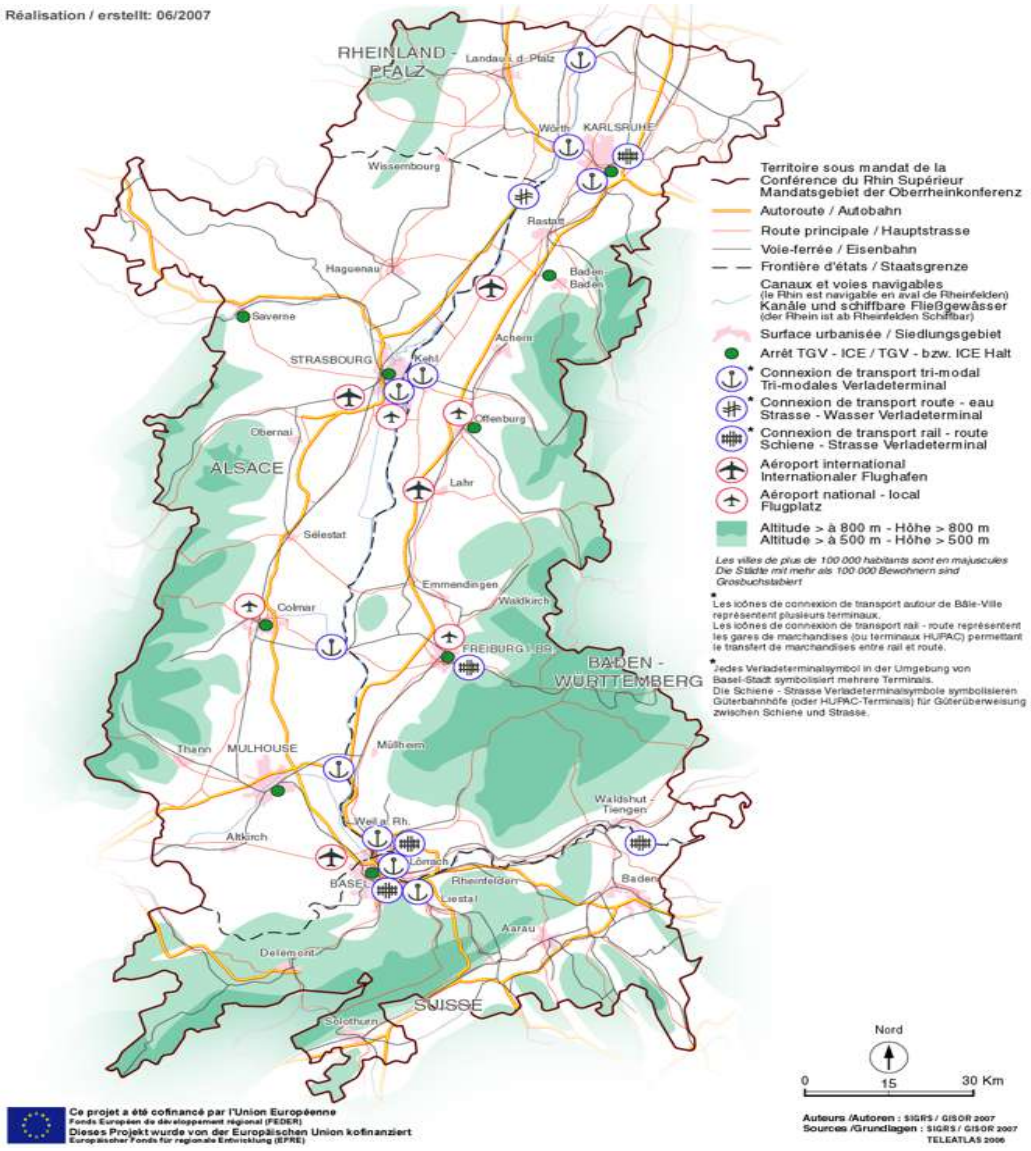
Le Rhin Supérieur se distingue par une structure économique fortement axée sur l'industrie pharmaceutique, la construction automobile, les transports, les instruments de précision et la nanotechnologie. L'ensemble de ces secteurs sont des branches industrielles à forte valeur ajoutée et bénéficient souvent d'un niveau de productivité élevée. Ces secteurs représentent environ 10% du PIB de l'espace du Rhin Supérieur[9].

[7] Sources : Instituts de statistiques nationaux
[8] Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur, Rhin Supérieur, Faits et chiffres, 2012
[9] Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur, Ports et trafic fluvial dans le Rhin Supérieur, décembre 2008, p.25

1.2 Une offre logistique dense et un réseau de transport multimodal maillé

Le Rhin Supérieur est au cœur d'un tissu logistique dense, marqué par la présence de nombreuses plates-formes multimodales et des infrastructures magistrales (tous modes) à fort potentiel.
Le territoire dispose d'infrastructures de transports nombreuses et de qualité. On constate cependant un développement concentré avant tout sur l'axe Nord-Sud[10] et des risques de saturation.

Infrastructures de transport du Rhin Supérieur[11]



[10] Joël Forthoffer, *Villes et infrastructures de transport du Rhin supérieur : des grands équipements structurants ?*, Belgeo, 1-2 | 2010, 147-158.
[11] *Il n'existe pas de cartographie globale des flux de marchandises (import / export / interne / transit) de la zone du Rhin Supérieur. Cette cartographie constitue l'un des livrables des études complémentaires.*

1.2.1 Réseau fluvial

Le réseau fluvial de la région se compose :

- du Rhin Supérieur (complété du Grand Canal d'Alsace entre Village-Neuf et Vieux-Brisach),
- du Haut-Rhin en amont de Bâle,

- des affluents du Rhin sur le périmètre : la Neckar (à Mannheim), le canal du Rhône au Rhin (Mulhouse), le canal de la Marne au Rhin (Strasbourg).

Grâce au Rhin, la région dispose d'une liaison fluviale majeure avec la Mer du Nord qui admet globalement des gabarits de navigation très importants dans le corridor, puisque peuvent y circuler les convois de gabarits CEMT *VIb* de Mannheim à Birsfelden (en amont de Bâle) et même *VIc* entre Iffezheim et Strasbourg. En aval de Mannheim, les convois de gabarit VI sont admis, même si certaines restrictions de longueur pour les convois avalants au passage du rocher de la Lorelei, ainsi que des problématiques de hautes-eaux et basses-eaux qui limitent ponctuellement les tirants d'air et d'eau des chargements, limitant l'employabilité des plus gros navires et les chargements. En amont de Bâle, l'écluse de Birsfelden limite les gabarits à *Vb*, et celle d'Augst à *Va* pour la remontée jusqu'à Rheinfelden.

Le tirant d'air constitue aussi un frein aux trafics puisqu'il varie en raison de plusieurs ponts de 7 m sur le secteur Bâle-Strasbourg (3 couches de conteneurs) à de 9,10 m en aval de Strasbourg jusqu'à Rotterdam (4 couches de conteneurs). Il s'agit :

- Du pont Maxau près de Karlsruhe (pont routier, km 362.07) qui présente une hauteur libre de 8,93 m en période de plus hautes eaux (limite du transport à 3 couches de conteneurs) ;
- Du pont de l'Europe à Strasbourg (pont routier, km 293.48) qui dispose d'une hauteur libre d'environ 7m (3 couches de conteneurs maximum et même 2 pour les plus hauts niveaux d'eau),
- Du Johanniterbrücke à Bâle qui permet un tirant d'air de 5,30 m en période de plus hautes eaux et, en temps normal, conditionne la navigation à 2 couches de conteneurs sur la section Bâle-Rheinfelden.

Pour les affluents du Rhin, le canal du Rhin au Rhône, menant au port de Mulhouse depuis le grand canal d'Alsace, voit son gabarit limité par l'écluse de Niffer à la classe *Vb*. La Neckar, voie majeure du transport fluvial allemand, est adaptée aux grands gabarits de classe *Va (110 m)* jusqu'à Plochingen (à l'est de Stuttgart). Pour le port de Mannheim, l'allongement des écluses de la Neckar à 135 m constituerait une amélioration substantielle. Le pont routier Friedrich-Ebert constitue aussi une contrainte en limitant le transport à 2 couches de conteneurs en temps normal et à 1 couche en période de plus hautes eaux. Les secondes retreignent la navigation aux bateaux de 110 m (classe *Va*). Les canaux du Rhin au Rhône et à la Marne en amont de Mulhouse et Strasbourg, plus limités en termes de trafics, sont eux au gabarit Freyssinet.

La capacité de trafic résiduelle du Rhin a été évaluée dans le cadre de l'étude de capacités[12] conduite par les ports du Rhin Supérieur. Cette capacité a été déterminée en se basant sur sa plus petite écluse. En l'occurrence, les plus petites écluses en aval de Bâle sont de gabarits Vb. Cette classe permettant des tonnages maximaux théoriques de 4 400t (comptabilisé ici avec un taux de charge moyen de 75%), en prenant en compte une occupation moyenne du sas d'écluse de 60% et une productivité diminuée de nuit de 60%, la capacité maximale de l'écluse revient à 45Mt par an. Cette capacité maximale théorique, ramenée au trafic réel mesuré à l'écluse de

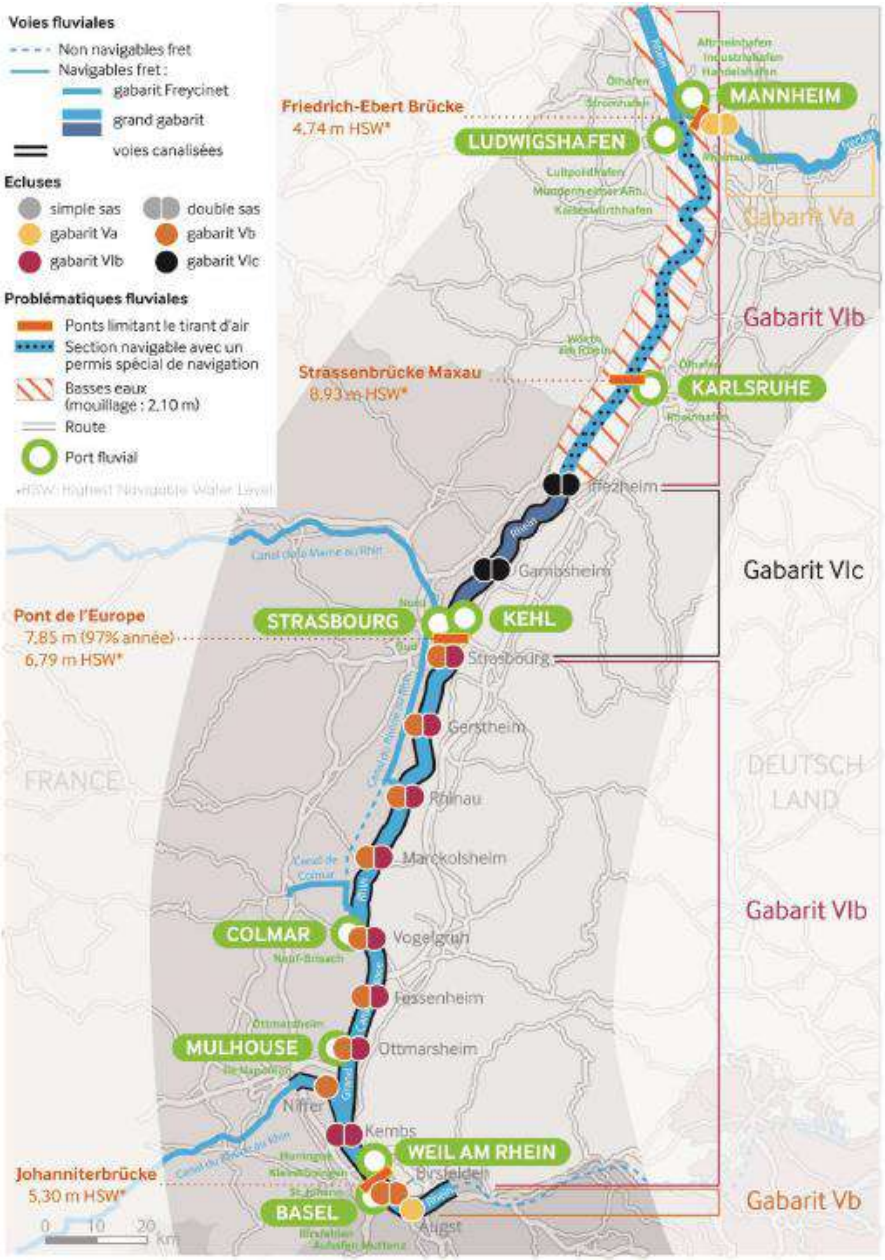
[12] Upper Rhine Ports, *Analyse des capacités des infrastructures et du niveau de connectivité sur le Rhin Supérieur*, Setec-Stratec-Progtrans, 2014

Gambsheim de 22Mt, permet d'estimer la capacité résiduelle de la principale voie fluviale à 100% de la capacité actuellement utilisée.

En conséquence, le réseau fluvial du corridor, qui mène notamment aux ports du Range Nord, dispose d'une marge capacitaire importante pour accueillir de nouveaux trafics avant d'arriver à saturation, même si le tirant d'eau, plus limité en aval d'Iffezheim que sur le corridor, constitue un obstacle pour le passage des plus gros convois à pleine charge.

Cartographie de la capacité fluviale à l'échelle de la région du Rhin Supérieur

Etude Setec / Stratec /Progtrans ; 2014



Pour aller plus loin …
Upper Rhine Ports, Analyse des capacités des infrastructures et du niveau de connectivité sur le Rhin Supérieur, Setec-Stratec-Progtrans, 2014, p. 51-83

1.2.2 Réseau ferroviaire

Le Rhin Supérieur dispose de bonnes infrastructures ferroviaires qui s'articulent principalement autour d'un axe nord-sud avec deux itinéraires parallèles qui sont tous les deux reliés au réseau ferroviaire suisse à hauteur de Bâle :

- Bâle - Ludwigshafen côté français
- Bâle - Mannheim côté allemand.

Ces deux axes se prolongent ensuite vers Francfort, Düsseldorf ou Hanovre. Trois franchissements principaux du Rhin relient ces deux axes, à Strasbourg-Kehl, Karlsruhe-Wörth et Mannheim-Ludwigshafen. A noter que l'itinéraire entre Strasbourg et Ludwigshafen n'est pas électrifié côté français, ce qui limite son exploitation.

Du côté ouest, les réseaux français et allemands sont liés :

- A la vallée du Rhône depuis Mulhouse via une voie double électrifiée,
- A Lorraine et l'Ile-de-France via Nancy depuis Strasbourg via une voie double électrifiée,
- A la frontière luxembourgeoise depuis Strasbourg par une voie double électrifiée via Metz et une voie double non électrifiée via Forbach,
- A Saarbrücken et Kaiserlautern depuis Ludwigshafen par une voie double électrifiée.

Du côté est, le réseau allemand fait notamment la jonction entre Karlsruhe et Stuttgart puis Munich par une voie double électrifiée. Au sud du corridor, le triage de Bâle, situé aux extrémités des réseaux allemands et français, relie par voies électrifiées multiples le Rhin Supérieur à Berne, Lausanne, Genève, Zürich, mais aussi à Milan via le tunnel du Saint-Gothard et Gènes via celui du Lötschberg.

Le réseau ferroviaire magistral du corridor est donc dense mais présente quatre limites principales. D'une part, des goulets d'étranglement ont été identifiés dans le cadre de l'étude de capacités en raison de nœuds ferroviaires saturés à :

- Rastatt : le rétrécissement à deux voies pour le passage de la gare sur l'axe Karlsruhe – Bâle limite fortement la capacité globale de cet itinéraire à 3 voies,
- Karlsruhe : l'absence de virage à la jonction menant à Karlsruhe depuis le sud limite l'accessibilité ferroviaire du port depuis Bâle notamment,
- Mulhouse : ce point de jonction entre Strasbourg, Bâle et Belfort est saturé,
- Mannheim : la liaison entre les ports de Mannheim/Ludwigshafen et le sud nécessite la traversée de lignes voyageurs, rendant la gestion des concomitances particulièrement complexe,
- Wörth : le passage par la gare de Wörth est source de conflits avec le trafic voyageurs.

Les liaisons avec l'extérieur du corridor souffrent également de la saturation des nœuds de Metz et Nancy (vers Anvers) et de la vallée du Rhin Moyen (entre Francfort et Düsseldorf, vers Rotterdam).

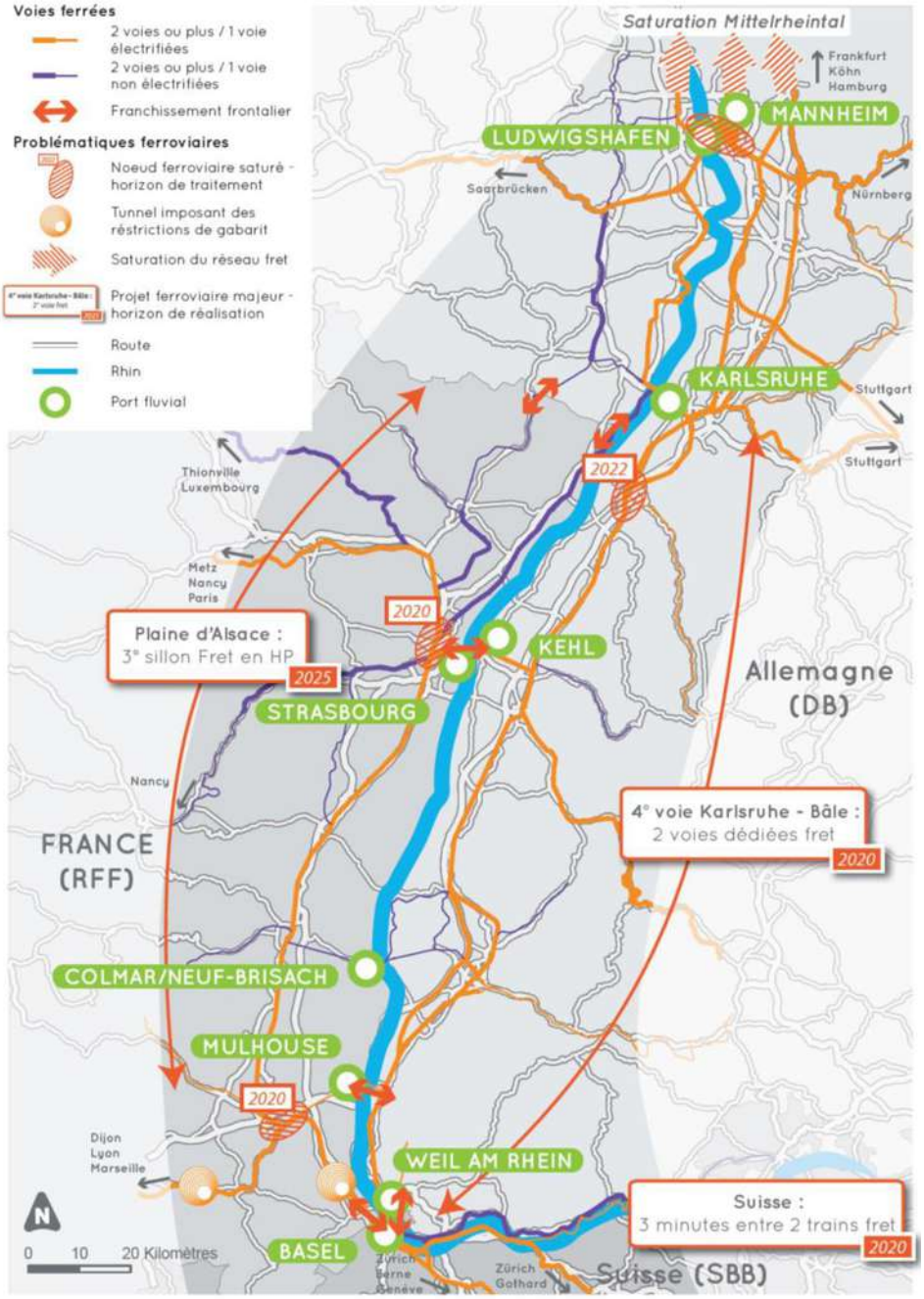
D'autre part, le réseau présente lui-même des points de saturations sur certains axes :

- Plaine d'Alsace : concurrence entre le trafic fret et voyageurs sur la ligne Strasbourg-Mulhouse, et une offre de sillons fret limitée.
- Axe Karlsruhe-Bâle : la voie unique réservée au fret est saturée.

Par ailleurs, il est à noter que les tunnels ferroviaires de Saint-Louis (entre Mulhouse et Bâle), et de la vallée du Doubs (entre Mulhouse et Besançon) imposent des limitations de gabarits (interdisant certains trafics comme les autoroutes ferroviaires).

Cartographie de la capacité ferroviaire à l'échelle de la région du Rhin Supérieur

Etude Setec / Stratec /Progtrans ; 2014



Enfin, les problèmes d'interopérabilité constituent une difficulté majeure pour le développement de trafics transfrontaliers. Les trois pays qui composent le corridor utilisent des systèmes de signalisation ainsi qu'une tension nominale différente pour le réseau français. On notera que les réseaux allemands et suisses imposent aux machines l'équipement deux systèmes de signalisation. L'interopérabilité entre les réseaux français et les 2 autres réseaux demande des locomotives bicourant ou un changement de locomotive à la frontière (cf. annexe 1)

Pour aller plus loin …

Upper Rhine Ports, Analyse des capacités des infrastructures et du niveau de connectivité sur le Rhin Supérieur, Setec-Stratec-Progtrans, 2014, p. 83-90

1.2.3 Réseau de transport routier

Le Rhin Supérieur se distingue par un réseau dense d'autoroutes, de routes nationales et régionales/départementales, qui assure sa connexion aux centres économiques voisins (notamment Francfort, Paris, Stuttgart, Lyon, Bern, Zurich et Milan), et par le très bon développement des liaisons Nord-Sud (Strasbourg-Mulhouse-Bâle du côté français, Karlsruhe-Freiburg-Bâle de l'autre côté du Rhin). Ce réseau est structuré selon l'axe Nord-Sud, de façon assez similaire au réseau ferroviaire, avec les autoroutes A5 (Allemagne), A35 (France)/A65 (Allemagne) et A2 (Suisse vers Luzern). La seule limite concerne une connexion manquante sur ce réseau autoroutier qui se situe au niveau de la jonction entre A35 et A65 en Allemagne par la Bundesstrasse 9.

En complément de ces deux axes majeurs, le corridor dispose d'axes Est-Ouest que sont les autoroutes A36 (vallée du Rhône via Mulhouse et Dôle), A4 (Ile-de-France via Strasbourg et Metz), A8 (Munich via Karlsruhe et Stuttgart), et A3 (Zürich via Bâle). L'autoroute A98, devant à terme relier le sud de l'A5 et le lac de Constance, s'arrête aujourd'hui au bout de quelques kilomètres au nord de Rheinfelden.

Malgré ce réseau autoroutier relativement dense et en bon état, un certain nombre de points de congestion ont été identifiés. Le principal point noir se situe au niveau des franchissements du Rhin, qui limitent les capacités de trafics Est-Ouest. Ainsi, les ponts reliant Mannheim à Ludwigshafen sont en mauvais état et le franchissement de Karlsruhe est nettement surchargé. De même, les ponts entre la France et l'Allemagne ne sont constitués que de routes à deux voies, hormis celui de l'A36 à hauteur de Mulhouse ce qui contraint la capacité.

Plusieurs autres limites de capacités notables ont été soulignées :

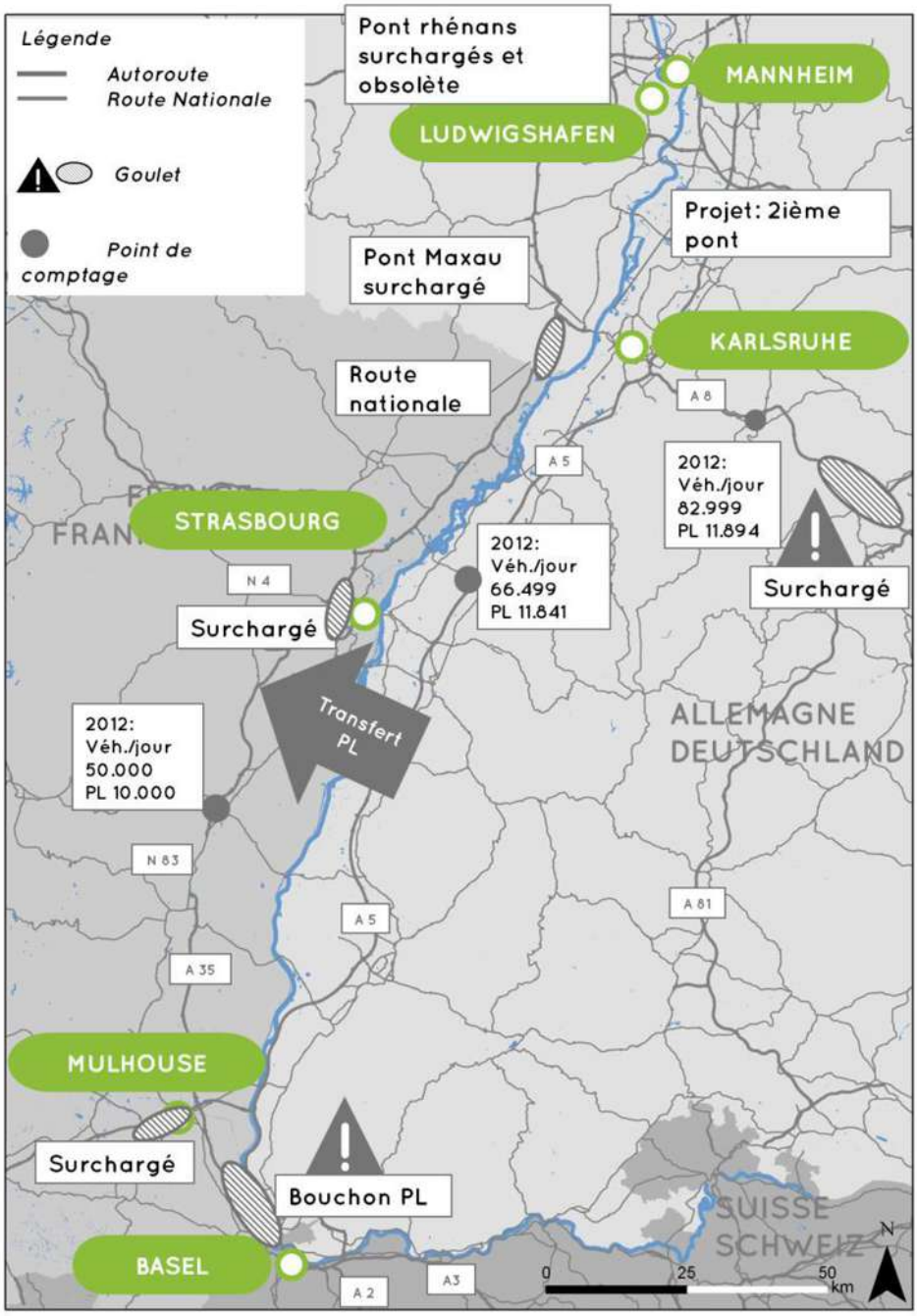
- L'axe Est-Ouest, du côté allemand, en raison notamment de l'opposition au prolongement de l'A98, et de la surcharge importante de l'A8, utilisée à 80% de sa capacité maximale.
- Côté français, l'A36 est notablement surchargée au niveau de Mulhouse au niveau du passage de 2*3 à 2*2 voies. Sur l'axe Nord-Sud, l'A35 souffre globalement du report du trafic depuis l'A5 en raison de sa gratuité, et est fortement congestionnée, y compris hors heures de pointes, au niveau de Strasbourg (même si le projet de grand contournement ouest devrait contribuer à délester l'A35).
- La partie sud de l'A5 menant à la frontière suisse est également congestionnée en termes de trafic poids lourds.

La fluidification de ces goulets d'étranglements sur les réseaux fluviaux, ferroviaires et routiers ne relève pas de l'action des ports mais elle constitue un en jeu décisif pour renforcer la performance de l'offre de transport sur la région du Rhin Supérieur.

Pour aller plus loin …
Upper Rhine Ports, Analyse des capacités des infrastructures et du niveau de connectivité sur le Rhin Supérieur, Setec-Stratec-Progtrans, 2014, p. 90-94

Cartographie de la capacité routière à l'échelle de la région du Rhin Supérieur

Etude Setec / Stratec /Progtrans ; 2014



2. La pertinence d'une coopération interportuaire pour renforcer la performance logistique

La région du Rhin Supérieur présente des enjeux majeurs en matière :

- De report modal : dans un contexte de croissance des flux et dans une logique de développement durable et d'interface améliorée avec les milieux urbains traversés / desservis ; C'est également un enjeu économique fort, par la rationalisation et la massification des flux, des flux internes, de transit, et d'import/export en relation directe avec la stratégie de développement des modes massifiés des Ports Maritimes dans le pré-post acheminement,
- D'interconnexion et d'interopérabilité : les gestionnaires d'infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires, fluviales et portuaires, doivent s'assurer du dimensionnement de leurs réseaux respectifs et de leur interopérabilité pour répondre aux enjeux de croissance des flux et de report modal,
- De développement de services : en parallèle du développement d'infrastructures « lourdes », l'implémentation de solutions « soft » d'amélioration de la gestion des flux apparaît nécessaire (systèmes de transports intelligents, solutions logistiques,…). Or, elle nécessite une réflexion concertée entre les grands ports de la mer du Nord et les ports intérieurs qui doivent se fédérer pour peser dans cette réflexion.

Les 9 ports multimodaux ont une fonction importante de plaque logistique. Ils possèdent un potentiel important dans la perspective d'une augmentation des flux de marchandises dans la région et ont un rôle décisif à jouer pour la structuration d'une offre logistique intégrée pour la région du Rhin Supérieur en lien avec les objectifs du RTE-T. Ils peuvent notamment contribuer à :

- Renforcer la connexion avec les ports maritimes,
- Faciliter les flux transfrontaliers en limitant l'effet frontière

2.1 Des portes d'entrée maritimes qui ont un rôle majeur dans la compétitivité des flux d'échanges internationaux

Le Rhin supérieur concentre des flux sur les axes qui vont des grands ports de la mer du Nord vers le Sud et l'Est de l'Europe. Il bénéficie notamment d'une connexion privilégiée avec les ports de Rotterdam et d'Anvers qui sont les premiers ports européens en matière de trafic.

Trafic des ports de Rotterdam et d'Anvers sur la période 2009-2012[13]

en Mt	2009	2010	2011	2012	*Evol. 09-12*
Rotterdam	387	430	435	441	*+ 14,0%*
Anvers	158	178	187	183	*+ 15,8%*

Le Port de Rotterdam a atteint une croissance annuelle de 3,3% entre 2001-2010. Pour la même période, le Port d'Anvers présentait une croissance annuelle de 3,8%.[14]

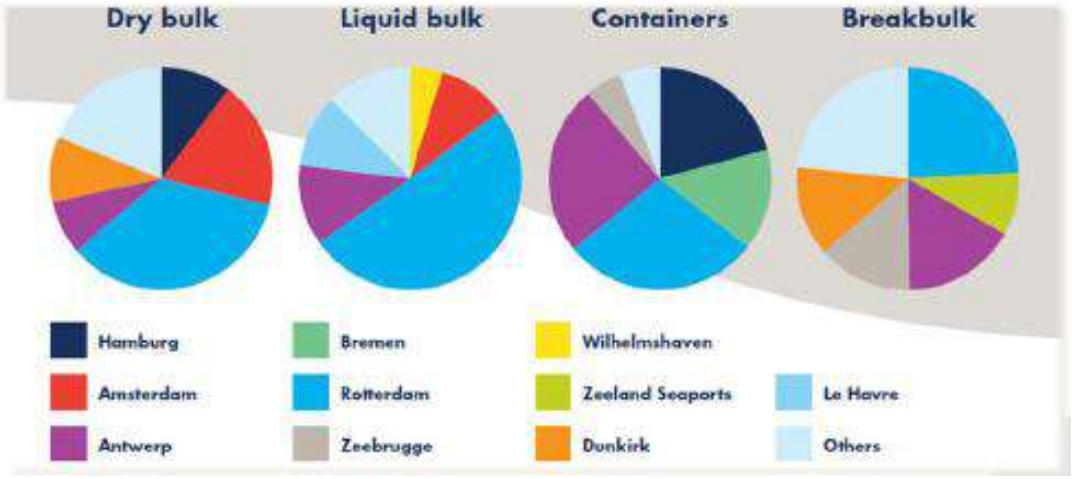
[13] VNF, CTS Planco, Schéma de Référence Portuaire du bassin du Rhin, *Phase II – Stratégie de développement de l'offre portuaire, Définition du potentiel de trafic sur le bassin*, novembre 2012

[14] MWP GmbH, IHS, Uniconsult, Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Los 2 - Seeverkehrsprognose - Eckwerte der Hafenumschlagsprognose

Portés par une économie mondiale favorable aux échanges de marchandises entre l'Europe et le reste du monde, les grandes portes d'entrée maritimes du Rhin du Range Nord cherchent à développer leurs solutions de pré-post acheminement massifiées.
Leur stratégie de développement et leur positionnement confortent les principales filières du Rhin Supérieur.

Le poids prépondérant des ports maritimes connectés au Rhin sur les grandes filières[15]

Trafic total sur le périmètre Hambourg-Le Havre ; source : Port de Rotterdam



Le port d'Anvers a développé une politique d'hinterland fortement orientée vers le fluvial, dont la part modale atteint 37% en 2010, contre 47% pour la route, 11% pour le rail, 5% pour le pipeline. Le port présente par ailleurs d'importants projets de maintien de sa compétitivité et de développement des modes massifiés :

- 2011-2016 : mise en place d'un plan Master Rail, visant à restructurer le split modal (20% rail, 40% fluvial, 40% camion)
- 2014 : construction du Liefkenshoek Rail Tunnel permettant d'accroître de 30% l'accessibilité ferroviaire de la plate-forme portuaire
- Projet de développement de nouvelles connexions intermodales sur le Sud de l'Allemagne, notamment via le renforcement de l'axe de Iron Rhine Route (Anvers – Nordrhein – Westfalen)
- Extension du terminal sur la rive gauche de l'Escaut
- Extension sur les deux rives de l'Escaut
- Investissements programmés de l'ordre de 1,6 Mds € sur la période 2011-2025.[16]

Le port de Rotterdam, 4ème port mondial, situé en zone urbaine dense, mène également une politique favorable aux modes massifiés.

- 2008-2015 : réalisation de la première phase du Maasvlakte II pour un coût de 2,8 Mds, avec un objectif de report modal vers le rail et la barge de 65% à horizon 2035 (soit environ 3M d'EVP). A horizon 2033, la surface dédiée au conteneur atteindra 600 ha, portant la capacité de traitement additionnel à 13 M d'EVP
- Renforcement de la ligne Betuwe reliant Rotterdam à la frontière allemande
- A horizon 2030, trois corridors ferroviaires vont être développés dans le cadre des projets RTE-T : Genua – Rotterdam (Corridor 6), Rotterdam – Amsterdam-Basel – Lyon-Marseille (Corridor 9), Rotterdam – Strasbourg – Donau (Corridor 10).[17]

[15] VNF, CTS Planco, Schéma de Référence Portuaire du bassin du Rhin, *Phase II – Stratégie de développement de l'offre portuaire, Définition du potentiel de trafic sur le bassin*, novembre 2012
[16] Ibid.
[17] Ibid.

L'autorité portuaire, rencontrée dans le cadre de la démarche, confirme l'enjeu représenté par les modes massifiés pour les connexions avec l'hinterland terrestre. La croissance prévisionnelle des volumes de trafics (de 440 MT à 650-750 MT selon les scénarios) implique d'être en mesure de renforcer les parts de marché des modes massifiés pour ne pas rendre les problèmes de congestion routière pénalisant pour le développement du port.

Le port de Hambourg est le plus grand port de commerce d'Allemagne et le troisième d'Europe. Il constitue une des plus grandes plates-formes européennes dans le trafic de conteneurs. Le port a principalement axé son trafic hinterland (dont 10% du volume total sont destinés au Bade-Wurtemberg) sur le mode ferroviaire qui représente 35% de part modale pour le pré ou post acheminement de conteneurs, faisant de Hambourg la première gare de fret d'Europe. La stratégie du port en matière de desserte consiste à poursuivre le développement du mode ferroviaire, tout en faisant progresser, à la marge, le mode fluvial. En dehors des importants travaux d'entretien et de modernisation du réseau portuaire, le port envisage de créer des gares de fret en dehors du périmètre du port afin de faire entrer des trains entiers prêts à décharger sur un terminal, en limitant ainsi l'encombrement des faisceaux ferroviaires portuaires.

2.2 Un corridor qui s'inscrit dans les objectifs du réseau transeuropéen de transport

Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) vise à concrétiser deux grands objectifs de l'Union européenne (UE) – le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique et sociale – par la concrétisation d'un éventail d'objectifs spécifiques[18] :

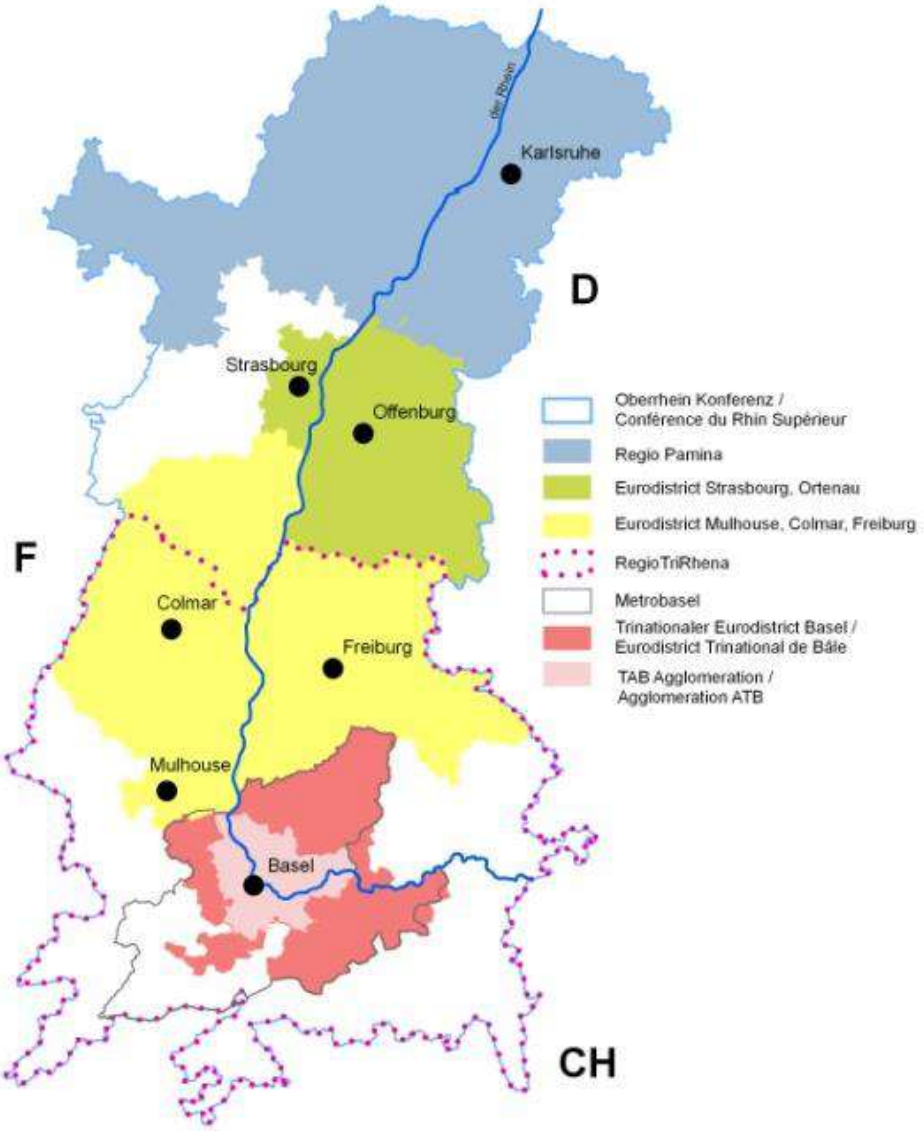
- la mobilité durable des personnes et des marchandises dans toute l'UE ;
- une infrastructure de haute qualité ;
- une couverture efficace de l'ensemble du territoire de l'UE, qui relie les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales et qui relie entre elles les grandes agglomérations et régions de l'UE ;
- l'interopérabilité et l'intermodalité à l'intérieur des différents modes de transport et entre ceux-ci ;
- l'utilisation optimale des capacités existantes ;
- la viabilité financière du réseau ;
- la connexion du réseau aux pays membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE), les pays d'Europe centrale et orientale et les pays méditerranéens.

2.3 De nombreuses instances de coopération transfrontalières se structurent

L'histoire de la coopération transfrontalière est révélatrice du développement constant des rapports transfrontaliers entre la France, l'Allemagne et la Suisse. Au fur et à mesure, ce qui n'était au départ que de simples rapports de bon voisinage a conduit à l'instauration d'instances transfrontalières et à la réalisation de projets communs. Les programmes communautaires ont pris particulièrement corps à travers INTERREG, programme qui a initié la dynamique de coopération concrète.

De nombreux organes et contacts transfrontaliers, tant institutionnels qu'informels, sont aujourd'hui les garants de liens solides et d'une coopération intensive entre la France, l'Allemagne et la Suisse[19].

[18] Europa.eu, *Synthèse de la décision n°661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport*.
[19] www.InfoBest.eu (Réseau des instances d'information et de conseil sur les questions transfrontalières du Rhin supérieur)

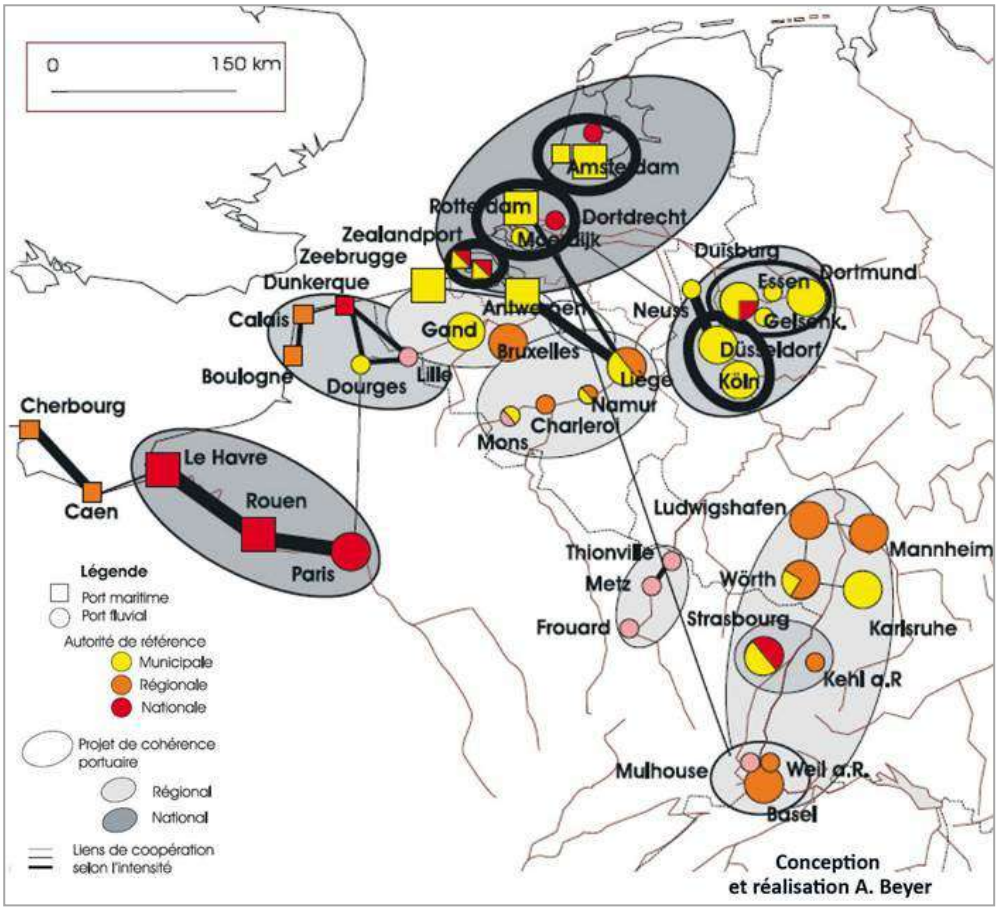


2.4 Des réflexions multiples de coopération interportuaire en Europe et entre ports du Rhin Supérieur

Aujourd'hui, les ports du Rhin Supérieur, qui bénéficient d'une position et de leviers privilégiés, saisissent l'opportunité de porter ensemble le diagnostic et la réponse aux principaux enjeux de transport de marchandises sur le territoire. La démarche de coopération engagée au niveau européen vise ainsi à réfléchir à la mise en place d'une gouvernance commune permettant le portage et la mise en œuvre des projets d'intérêt commun et de coordination.

Cette démarche s'inscrit dans une dynamique européenne de renforcement de la coopération interportuaire. Ces coopérations se traduisent par des liens dont l'intensité et la nature sont variables : actions marketing communes, mutualisation / optimisation de l'exploitation, structure de gouvernance commune, échange de savoir-faire, aménagement concerté du territoire, etc.

Les structures de coopération interportuaires en Europe du Nord-Ouest[20]



Elle est aussi complémentaire de réflexions en cours au niveau du Rhin Supérieur notamment :

- La réflexion multi-acteurs (Etat, VNF, Région, autorités portuaires, …) conduite en Alsace pour faire évoluer le système de gouvernance des ports alsaciens. Les conclusions de cette réflexion sont attendues en 2014[21].
- La dynamique engagée par les ports de Bâle, Mulhouse et Weil visant à créer un véritable hub logistique s'appuyant sur les compétences et les atouts de chacune des plates-formes.

Selon le port de Rotterdam, qui est notamment engagé dans plusieurs démarches européennes avec certains ports du Rhin Supérieur (Masterplan pour le développement du GNL, Interreg Code 24,…), il est pertinent de réfléchir au développement de partenariats avec les ports du Rhin Supérieur à un horizon moyen terme. Ces partenariats pourraient prendre différentes formes :

- Partage de données relatives aux prospects,
- Renforcement des échanges d'informations.

Cependant de telles actions de coopération sont difficiles à mettre en œuvre, a fortiori dans un contexte multinational. La coopération avec le port d'Amsterdam se limite ainsi pour le moment au développement en commun d'un cargo community system unique. Des tentatives de prises de participation dans des ports du Rhin Moyen n'ont pu aboutir pour des raisons essentiellement politiques.

[20] NPI, *Coopérations interportuaires en Europe du Nord-Ouest, février 2013*

[21] Conseil Général du Haut-Rhin (Alsace), *Propositions de modes de gestion alternatifs à la concession*, mai 2010, Carbonnier – Lamaze – Rasle & associés, Service Public 2000, Catram Consultants et Conseil Général du Haut-Rhin, *Diagnostic technique, fonctionnel, juridique et financier des ports fluviaux*, Réunion de présentation du 20 novembre 2009, Landwell & associés, Service Public 2000, Catram Consultants

Pour aller plus loin …

Conseil Général du Haut-Rhin (Alsace), Propositions de modes de gestion alternatifs à la concession, mai 2010, Carbonnier – Lamaze – Rasle & associés, Service Public 2000, Catram Consultants

Conseil Général du Haut-Rhin, Diagnostic technique, fonctionnel, juridique et financier des ports fluviaux, Réunion de présentation du 20 novembre 2009, Landwell & associés, Service Public 2000, Catram Consultants

Voies Navigables de France, Etude de diversification des approches juridiques pour la création et l'exploitation des ports de marchandises et des plates-formes multimodales, Matharan – Pintat – Raymundie & associés, juin 2008

RheinPorts, RheinPorts – Zusammenarbeitsmodelle, PWC, 2010

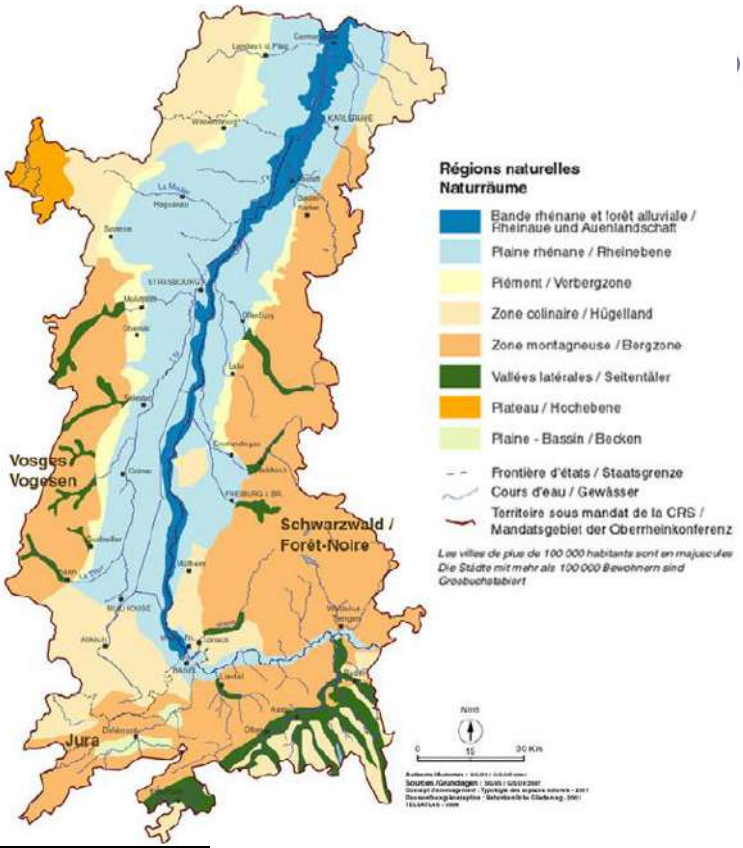
2.5 Le développement des activités portuaires devra tenir compte des enjeux environnementaux

Le Rhin constitue le premier fleuve commercial d'Europe dont la capacité résiduelle est encore élevée. Un recours supplémentaire au transport massifié peut supposer une extension des zones portuaires et industrialo-portuaires.

Or, ces secteurs correspondent souvent à des zones naturelles sensibles où le développement peut s'avérer contradictoire avec les objectifs de protection de l'environnement.

Les autorités portuaires s'assureront de l'intégration des projets dans l'environnement naturel rhénan et de la pertinence des projets au regard des grands enjeux environnementaux de la logistique : report modal, réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques,…

Les espaces naturels du Rhin Supérieur[22]



Pour aller plus loin …

Cété de l'Est, Programme d'intervention territorial de l'Etat « Bande Rhénane », Ports Rhénans et Environnement, Enjeux environnementaux des zones d'extension des ports en Alsace, octobre 2007

[22] ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise, « *Demain, c'est tout de suite !* », réflexions sur l'adaptation de nos espaces de vie aux réalités du 21ème siècle, séminaire du 11 juin 2010

3. L'ambition des ports du Rhin Supérieur pour répondre à ces enjeux

Les ports du Rhin Supérieur, par leur positionnement et leurs prérogatives, disposent de leviers privilégiés pour répondre aux enjeux identifiés sur le territoire :

- Un poids très significatif dans les flux et l'économie, qui a été renforcé grâce à une progression forte de la part de la voie d'eau dans les flux globaux qui totalisent 19% des t.km effectuées dans l'espace du Rhin Supérieur[23],
- Des responsabilités multiples, gestionnaires d'infrastructure, opérateurs, aménageurs,…, qui les amènent à traiter avec l'ensemble des acteurs des chaînes de flux de marchandises,
- Un positionnement à la frontière des modes, acteur de l'intermodalité et au cœur des enjeux de reports modaux : le Rhin Supérieur, corridor du Rhin le plus éloigné de la façade maritime, présente des enjeux de massification forts, et donc de report modal, sur son territoire, que les ports en coordonnant leurs activités, peuvent relever,
- Un positionnement sur une frontière naturelle intra-européenne historique et clef pour l'avenir du développement économique européenne,
- Lieux d'interface avec le territoire, en particulier avec les milieux urbanisés denses, les ports étant souvent situés à proximité des centres-villes.

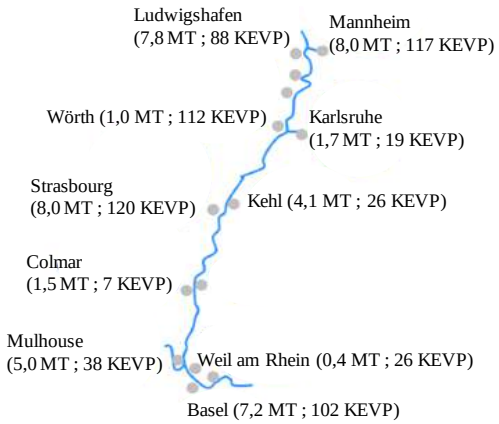
Les neufs principaux ports du corridor du Rhin Supérieur (Bâle, Weil am Rhein, Mulhouse-Rhin, Colmar / Neuf-Brisach, Strasbourg, Kehl, Karlsruhe, Mannheim et Ludwigshafen) qui ont décidé de s'associer afin d'établir un état des lieux des besoins d'évolutions des infrastructures sur leurs plates-formes et dans leurs hinterlands respectifs, peuvent contribuer à mobiliser l'ensemble des acteurs français et allemands du fret autour des principaux enjeux sur le corridor.

3.1 La place des ports dans le Rhin Supérieur

La carte ci-contre illustre le poids des différents ports dans l'espace du Rhin Supérieur en 2012. Sur les 14 ports du secteur, 6 totalisent un trafic fluvial total supérieur à 5 millions de tonnes. Par ordre décroissant de tonnage on relève : Mannheim, Strasbourg, Ludwigshafen, Bâle, Mulhouse et Kehl.

L'analyse des mouvements (expéditions / réceptions) dans le trafic total des ports, montrait un trafic légèrement déséquilibré. Les réceptions représentaient 58% des trafics contre environ 42 % pour les expéditions. Sur l'ensemble des ports du Rhin Supérieur, seuls les ports de Strasbourg, Karlsruhe et Wörth sont majoritairement tournés vers des trafics d'exportations, contrairement aux autres ports servant davantage de lieux d'importation.
Au total, les ports réalisent un trafic de près de 50 millions de tonnes soit ¼ du trafic du Rhin traditionnel.

Poids des différents ports dans l'espace du Rhin Supérieur
Source : Statistiques portuaires 2012



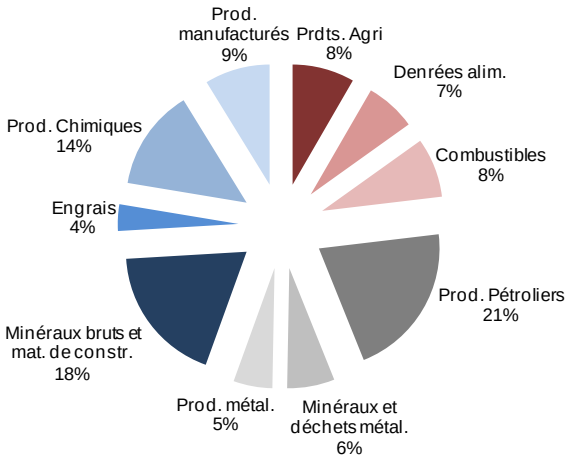
[23] Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur, *Ports et trafic fluvial dans le Rhin Supérieur*, décembre 2008, p.59

3.2 Des spécificités de marché qui créent les conditions d'une complémentarité

Le trafic de produits pétroliers est principalement concentré sur trois ports : Karlsruhe, Strasbourg, et Bâle.
L'ensemble du trafic des produits agricoles est centré sur les ports français de Strasbourg (export) et de Mulhouse (export) et dans une moindre mesure sur Bâle (import).
L'essentiel du trafic de minéraux (plus de 80%) et de déchets pour la métallurgie est réalisé par le port de Kehl, ces produits représentent 48% de son trafic total. Dans le port de Kehl, 70% de l'activité est générée par le Badische Stahlwerk. Il s'agit de ferraille qui arrive en partie par rail, mais principalement sur la voie fluviale ; le produit fini est ensuite acheminé par rail ou par bateau. Ce port est essentiellement orienté vers le transbordement de produits en vrac.[24]
Le trafic de produits manufacturés est surtout manutentionné sur les ports de Strasbourg, Mannheim, Wörth et Bâle. Au total ces quatre ports totalisent environ les 3/4 du trafic de la classe 9. Ces produits sont à plus de 65 % des trafics d'exportations.[25]

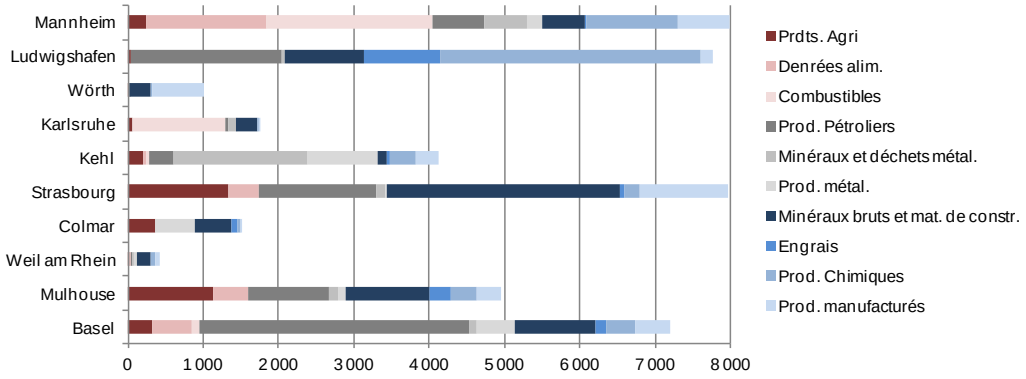
Répartition des trafics fluviaux des ports du Rhin supérieur par marchandise (T)

Source : Statistiques portuaires 2012



Répartition des trafics fluviaux par marchandise et par port (KT)

Source : Statistiques portuaires 2012



[24] Interview avec le port de Kehl
[25] Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur, *Ports et trafic fluvial dans le Rhin Supérieur*, décembre 2008, p.38

3.3 La mobilisation des ports du Rhin Supérieur autour d'une ambition commune

La présence de partenaires portuaires des trois pays dans ce projet de coopération s'explique par la reconnaissance désormais acquise du rôle stratégique des ports intérieurs pour l'avenir du développement économique de la région trinationale.
L'initiative de coopération et de développement portée par les neuf ports est un facteur de renforcement de la coopération transfrontalière et représente l'aboutissement de plusieurs années d'échanges entre leurs dirigeants, sous l'égide notamment de la Conférence du Rhin supérieur. La démarche conjointe des ports répond non seulement à des objectifs ambitieux de report modal en faveur des modes alternatifs à la route dans les cinq à dix prochaines années, à une optimisation de l'offre grâce à leurs relations privilégiés avec les opérateurs, en particulier fluviaux, mais également au renforcement de l'attractivité et de la compétitivité économique du Rhin supérieur.

Les Directeurs des ports partagent des objectifs communs dans le cadre de la démarche RTE-T :

- *« Renforcer l'accessibilité des ports sur l'ensemble des modes,*
- *Renforcer leur lien avec leur hinterland proche (zone d'activités desservies)*
- *Développer l'interconnexion entre les plates-formes portuaires au sein du corridor (notamment en ce qui concerne le franchissement frontalier)*
- *Etre un interlocuteur privilégié et reconnu auprès des parties prenantes :*
  - *les pouvoirs publics dans la prise de décisions et l'adaptation des réglementations (certification, …) par la coopération renforcée entre les ports*
  - *les gestionnaires d'infrastructures (rail, voie d'eau, ports maritimes) notamment pour favoriser le développement de la capacité des réseaux ferroviaires (ex : zone ARA)*
- *Renforcer la coordination entre les plates-formes ».*

ENJEUX DE CAPACITÉ ET D'INTERCONNEXION PORTUAIRES DANS LA REGION DU RHIN SUPÉRIEUR

1. Une dynamique d'évolution des flux qui va engendrer de nouveaux défis

La région du Rhin Supérieur est une région d'échanges majeure en Europe avec des flux de marchandises denses (près de 500 Mt) aussi bien au sein de la région (37% de flux intra-régionaux) qu'avec les autres territoires européens (63%) et des flux conteneurisés dynamiques près de 50 Mt (dont 30% échangées au sein de la région).

Afin d'orienter leur offre de services et les évolutions de leurs infrastructures, les ports du Rhin Supérieur ont initié une étude de marché commune en 2013 qui a permis de préciser la structuration des flux de la zone (à partir de la base de la commission européenne ETIS+) et de modéliser la déformation de ces flux à horizon 2025-2035 en croisant des éléments macro-économiques et une analyse du marché local. Dans le cadre de cette étude, une centaine d'acteurs ont ainsi été rencontrés afin de recueillir leurs visions de l'évolution des flux sur le corridor et leurs attentes et besoins en termes de services logistiques.

Cette modélisation réalisée au niveau du département/Kreis (nuts 3) a permis de projeter les flux fluviaux. Les ports constituent aussi les principales plates-formes logistiques et industrielles de la région et adressent une part significative des flux ferroviaires et routiers (hors flux de transit) de la région. En revanche, les données statistiques des flux ferroviaires et routiers transitant par les ports n'étant que partiellement connues, les flux projetés pour ces modes (qui incluent des flux de transit) sont à analyser en tenant compte de la part non portuaire de ces flux.

1.1 La dynamique d'évolution des flux selon les filières

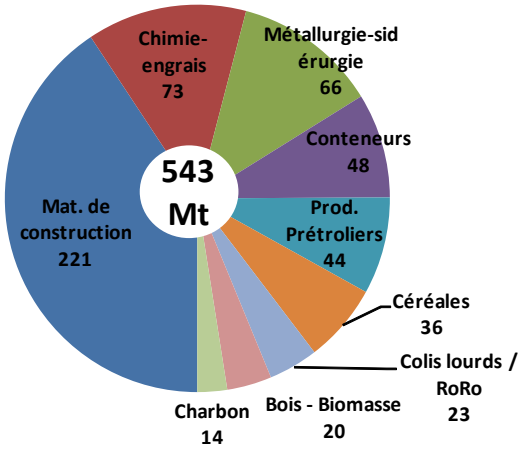
Les flux de la région du Rhin Supérieur se structurent autour de 9 filières principales (filière conteneur et marchandises conventionnelles). Les matériaux de construction, la chimie et la métallurgie-sidérurgie représentent près des 2/3 des 540 Mt échangées par le corridor.

Les marchandises conteneurisées et le bois-biomasse représentent des volumes plus faibles (estimé respectivement à 19,2 Mt et 13,6 Mt) mais présentent un potentiel important sur la région.

En effet, la projection des flux à horizon 2025/2035 a permis d'identifier les dynamiques d'évolution de ces filières. Cette projection a été réalisée sur la base d'hypothèses endogènes (évolution attendue

Flux intra- & extra-corridor par filière

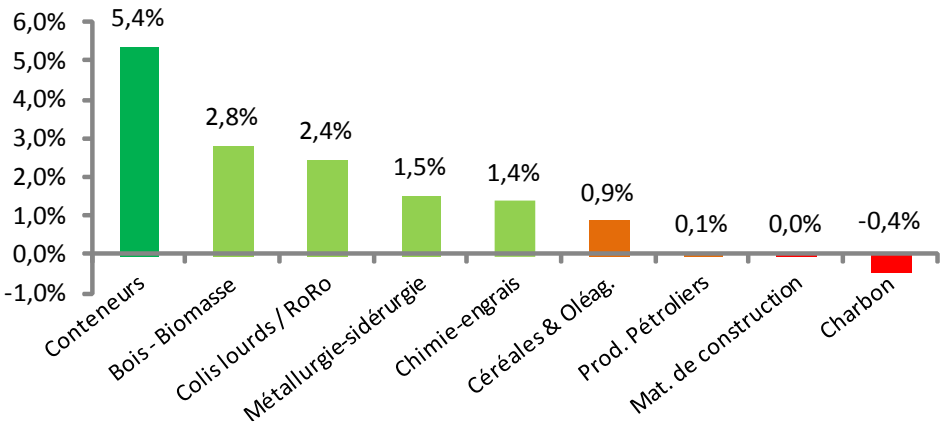
Mt ; 2015 ; Modélisation CTS-Progtrans



de la filière selon des paramètres macro-économiques adaptés) et exogènes (prise en compte des projets de développement structurants notamment pour les principaux sites industriels). La projection réalisée permet de mettre en évidence des perspectives qui varient sensiblement selon les filières.

Dynamique d'évolution par filière sur la période 2015-2025

TCAM ; Modélisation CTS-Progtrans



La **filière conteneur** devrait bénéficier sur la Région du Rhin Supérieur de la plus forte croissance à horizon 2025 (+5,4%/an) et 2035 (+5,0%/an). Ce dynamisme s'explique, d'une part, par la croissance attendue du PIB et de la population de la région qui constituent des indicateurs de référence pour anticiper l'évolution des flux conteneurisés. D'autre part, l'approfondissement de l'hinterland des ports du Rhin Supérieur devrait renforcer significativement les flux de la région. La région du Rhin supérieur, par son positionnement géographique sur le Rhin et les nombreuses connexions vers les ports du Nord dont elle dispose, constitue la plate-forme d'échange privilégiée pour les régions situées à proximité (Alsace, Lorraine, Franche-Comté pour la France, Rhénanie-Palatinat, Bade-Wurtemberg, Hesse, Sarre pour l'Allemagne et la Suisse). Cependant, de nombreux flux ne transitent pas encore par les ports de la région (exemple pour la Suisse où seuls 15% des flux sont traités par le port de Bâle). Le renforcement du rôle des plates-formes de massification intérieures (à l'image du port de Duisbourg) devrait entrainer une croissance des flux pour la région du Rhin Supérieur. Enfin, le développement de la conteneurisation sur certains marchés de niche particulièrement représentés sur le Rhin Supérieur (export de céréales, de déchets métallurgiques et de granules de bois, import de matériaux de construction) renforcent les perspectives de croissance sur la région. Cette croissance bénéficiera à l'ensemble de la région autour de 3 pôles de massification : au nord (Mannheim-Ludwigshafen-Wörth), au centre (Strasbourg-Kehl-Karlsruhe) et au sud (Bâle-Weil-Mulhouse).

Les **filières industrielles (Bois-biomasse, Colis lourds, Métallurgie-sidérurgie et chimie) présentent** aussi des taux de croissance annuels significatifs (respectivement 2,8%, 2,4%, 1,5% et 1,4% par an entre 2015 et 2025). Les enjeux de capacité associés sont élevés notamment pour la filière chimie-engrais et pour la filière métallurgie-sidérurgie qui constituent les deuxième et troisième filières de la région en termes de tonnage avec respectivement 73 Mt et 66 Mt. La **filière chimie-engrais** est représentée par des acteurs complémentaires (fournisseurs-clients-prestataires) ainsi que des sites d'envergure mondiale comme BASF à Ludwigshafen. Cette filière est très fortement connectée à la plate-forme ARA aussi bien pour l'approvisionnement des sites que pour leurs débouchés. La dynamique de la filière est relativement modérée avec une croissance attendue de 1,5% / an à horizon 2025-2035. La spécialisation croissante des sites de la région devraient ainsi leur permettre de maintenir une croissance positive malgré la concurrence croissante des pays asiatiques et du Moyen-Orient.

La **filière métallurgie-sidérurgie** bénéficie de son côté, de nombreux acteurs industriels implantés sur le corridor, notamment sur le port de Kehl par lequel transite plus de 50% des

trafics fluviaux de la filière dans la région. Les flux de la filière devraient connaitre une croissance durable de 1,5% / an portés par les projets industriels de BSW à Kehl, Constellium à Colmar, Derichebourg et Rohrprodukte à Karlsruhe.

La croissance attendue de la filière **bois-biomasse** de 2,8%/an repose avant tout sur le segment du bois-énergie. C'est ce qui explique la forte dynamique des flux alsaciens (près de 5% / an entre 2015 et 2025) en raison de projets industriels structurants pour la filière sur la zone (Dalkia, UPM Stracel,…). L'évolution annuelle pour les régions suisses et allemandes est plus mesurée (entre 0,2 et 1,1%).

La filière **colis lourds/RoRo** est structurée par la demande des principaux industriels de la filière. D'une part, l'industrie automobile pour les véhicules est très présente sur la région avec notamment Daimler, GM, PSA, Audi. Les industries mécaniques et générant des colis lourds sont aussi nombreuses (Haemmerling, Kuhn, Cinor, Eiffage, Herrenknecht, Alstom, Lohr, General electric, Liebherr, Appilion,…). Ces industries sont situées à proximité de trois ensembles portuaires qui polarisent les principaux flux de cette filière : Mannheim-Wörth (1,5 Mt de trafic fluvial soit près de la moitié des flux de colis lourds de la zone), Strasbourg (1,1 Mt) et Bâle-Mulhouse (600 KT). Les flux sur la zone devraient augmenter sur un rythme moyen et relativement homogène sur la zone estimé à 2,5%/an en lien notamment à un maintien de la dynamique des échanges avec les pays en développement.

La **filière céréales et oléo-protéagineux** est une filière historique du bassin rhénan qui constitue à la fois un lieu de production et de transformation avec de nombreux sites de stockage et de transformation positionnés notamment sur les ports de Strasbourg (Soufflet, Grands Moulins, Roquette, Comptoir agricole), Mannheim (Bunge, Mifuma, Deuka, ZG Raiffeisen,…), Mulhouse (Ambruster, Invivo, Gustave Müller) et Bâle (Ultra Brag). Hors aléas climatiques, la croissance de la filière est attendue autour de 1%/an tirée par la croissance des flux d'export et la demande structurelle des sites de transformation locaux.

Trois filières présentent de faibles perspectives de croissance : **les matériaux de construction et les filières d'approvisionnements énergétiques (pétrole et charbon)**. Les **flux matériaux de construction**, qui constituent la première filière de la région en termes de volume d'échanges avec plus de 220 Mt échangées, devraient ainsi se stabiliser (croissance nulle à horizon 2025 et 2035 pour la région). Pour cette filière, seul le marché suisse présente des perspectives de croissance mais à un niveau très modéré (+0,4%/an) à horizon 2035. Les autres marchés sont attendus stables pour l'Alsace et en léger repli pour les régions allemandes. Ce faible dynamisme s'explique principalement par des capacités d'extraction déjà maximisées et d'une demande publique de construction qui est attendue en léger repli sans que la consommation des acteurs privés constitue un relais de croissance significatif.

La **filière pétrole** devrait aussi connaitre une croissance quasi nulle (+0,1%/an à horizon 2025 et 2035). Au sein de la région, seule une raffinerie (Miro à Karlsruhe) est approvisionnée en pétrole brut depuis la fermeture de la raffinerie de Reichstett. La région est donc essentiellement approvisionnée par pipeline pour du stockage en pétrole raffiné par les raffineries implantées dans les grands ports maritimes (principalement de la zone ARA) ainsi que quatre raffineries situées à proximité de la région (Cologne, Feyzin, Collombey, et Cressier). En Allemagne, une légère contraction des flux (sauf sur la zone de Karlsruhe +0,2%/an) est prévue. Cette contraction devrait être compensée par la faible croissance en Alsace et sur la zone de Bâle (entre 0,4 et 0,5%/an à horizon 2035).

Enfin, la **filière charbon**, qui représente 14 Mt échangées sur la région, concerne principalement les ports de Mannheim (centrale électrique Grosskraftwerke), Karlsruhe (centrale électrique EnBW Dampftkraftwerk) et dans une moindre mesure Kehl (aciérie Badische Stahlwerke). Cette filière va connaitre une évolution contrastée à horizon 2025-2035. En effet, les flux d'approvisionnement vont fortement augmenter à horizon 2015 avec des projets majeurs à Mannheim et à Kehl (+1,5 Mt pour chaque centrale). Puis à partir de 2015-2020, les volumes devraient connaitre une contraction (-0,4%/an à horizon 2025 et 2035) liée à la baisse attendue de la demande en raison des évolutions réglementaires environnementales.

Pour aller plus loin …

Upper Rhine Ports, Etude flux et marché, CTS/Progtrans, Octobre 2014, pp.11-110

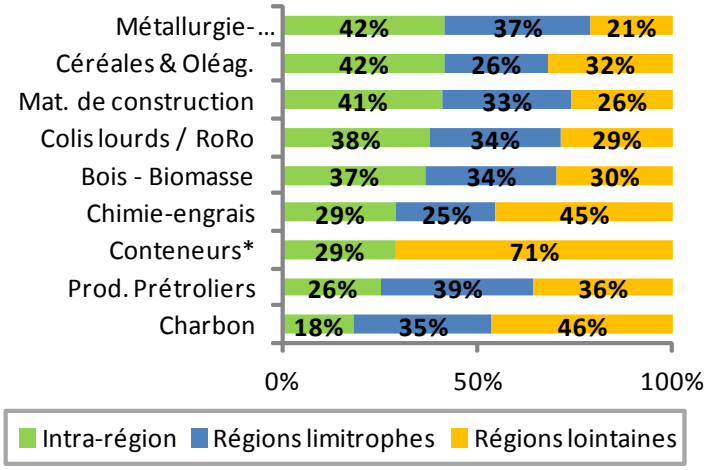
1.2 Des flux extra-régionaux structurés principalement avec les régions limitrophes et les ports du Benelux

La base Etis+ est une base développée par l'Union Européenne qui recense et modélise les flux de marchandises par mode. Dans le cadre de l'étude de marchés, cette base a été utilisée pour identifier la répartition des flux avec les principales régions d'échanges. Ainsi, cette analyse montre que la part des flux échangés au sein de la région du Rhin supérieur représente plus du tiers des flux avec des variations constatées selon les filières. Les flux intra-régionaux sont ainsi relativement faibles pour les filières énergétiques (18% et 25%) qui dépendent d'approvisionnements en matières premières peu présentes localement. Cette part est en revanche supérieure pour les autres filières notamment pour les matériaux de construction et les céréales avec des flux d'approvisionnement locaux et la métallurgie avec des flux intersites. Pour ces trois filières, la part des flux intra-régionaux représente plus de 40%. Cette forte part de flux intra-régionaux illustre les enjeux d'interconnexions au sein de la région du Rhin supérieur.

Cette analyse détaillée des flux intra-régionaux a aussi permis de mettre en lumière la très faible part de flux transfrontaliers qui ne représentent que 2,3% des flux échangés au sein de la région. On constate ainsi que les frontières administratives constituent aussi des frontières logistiques qui s'expliquent notamment par des habitudes de travail entre acteurs d'un même pays, par les difficultés de franchissement du Rhin entre l'Allemagne et la France et la différence entre systèmes douaniers pour les flux avec la Suisse. Le projet de coopération mis en place par les ports du Rhin Supérieur a vocation à fluidifier ces barrières entre les régions.

Répartition intra- & extra-corridor par filière

Mt ; 2013 ; Etudes CTS-Progtrans



** Données extra-corridor détaillées non disponibles pour le conteneur*

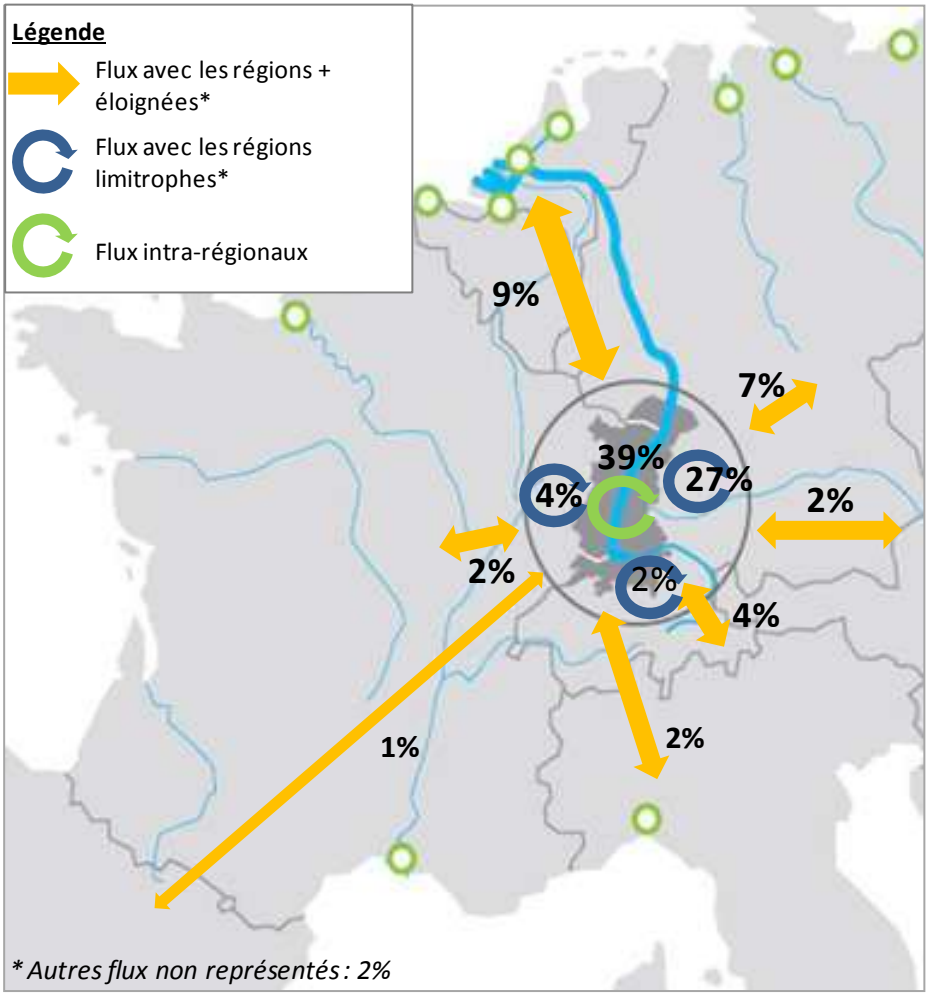
En ce qui concerne les flux extra-régionaux, une distinction a été réalisée entre les flux avec les régions limitrophes (Franche-Comté, Lorraine, Unterfranken, Darmstadt, Karlsruhe, Rheinhessen-Pfalz, Freiburg, Koblenz, Stuttgart, Mittelfranken, Saarland, Tübingen, Giessen, Espace Mittelland) et les principales régions plus lointaines d'Allemagne, d'Italie et de France mais aussi d'Europe (ports du Nord, Pays du Sud et Pays de l'Est). Cette analyse montre, d'une part, l'importance des

flux avec les régions limitrophes d'Allemagne (27% des échanges totaux) et dans une moindre mesure de France et de Suisse. Si l'on ajoute, les échanges avec les régions plus éloignées de ces trois pays, on constate que plus de 70% des échanges extra-corridor de la région du Rhin supérieur sont donc réalisés avec ces 3 pays.

D'autre part, cette analyse confirme l'importance des échanges avec les ports du Nord (près de 10% du total des flux) qui sont la principale origine / destination concernant les flux de/vers des régions plus éloignées. Les ports du Nord constituent en effet, le principal point de passage pour les échanges overseas de la région et attirent aussi des flux vers leurs sites de transformation (céréales, chimie, …). Inversement, les flux vers l'Espagne, l'Italie et les pays de l'Est sont relativement faibles (respectivement 4%, 3% et 1% des flux extra-corridor). Pour la région du Rhin Supérieur, le renforcement des échanges avec ces régions européennes constituent donc un défi important.

Cartographie des flux par Origine/Destination

% ; Etudes CTS-Progtrans ; ETIS+ 2010



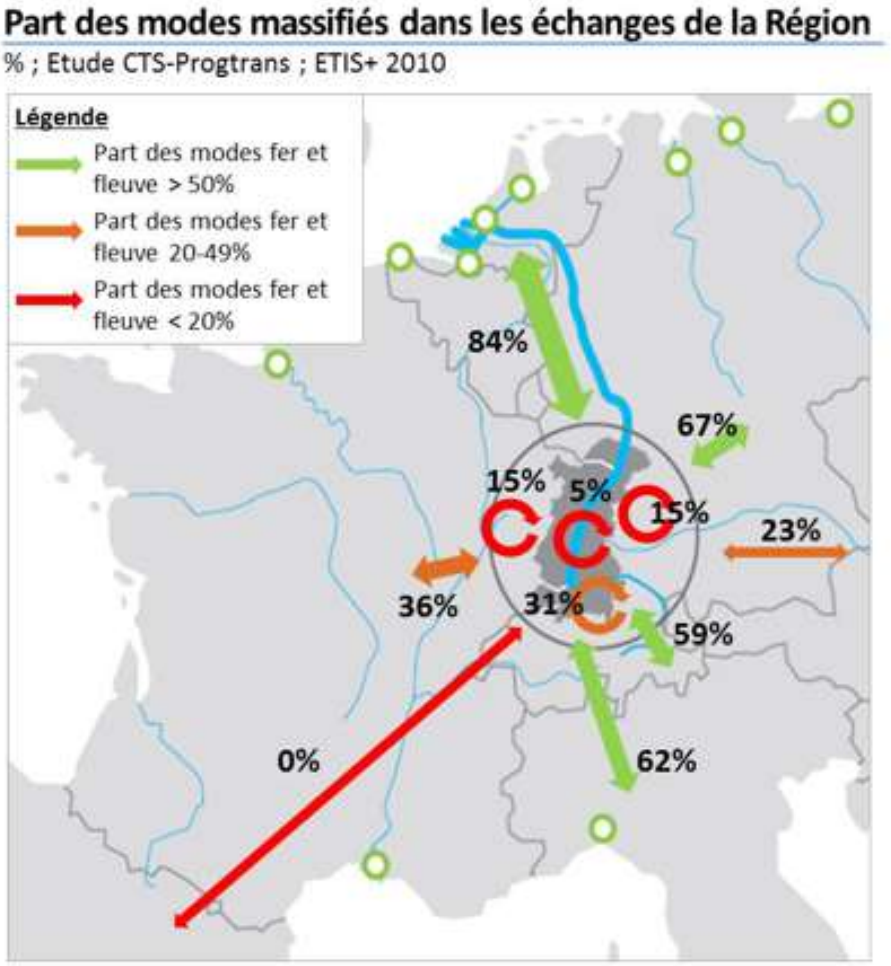
1.3 Un split modal qui devrait évoluer en faveur des modes massifiés

Malgré le Rhin qui offre des conditions exceptionnelles pour le mode fluvial, on constate que le mode routier demeure très majoritaire dans les échanges de la région. Ainsi, le mode routier représente près des trois quarts des flux alors que les flux fluviaux et ferroviaires ne représentent que 15% et 12%. La part du mode routier est plus importante encore en ce qui concerne les flux

intra-régionaux (95%) dans la mesure où il a une pertinence plus importante concernant la courte distance.

Sur les flux extra-régionaux, le split modal varie de manière sensible selon les destinations. Ainsi, le mode routier demeure largement majoritaire sur les flux avec les régions limitrophes allemandes et françaises (85%) mais est plus mesurée de/vers la Suisse (69%). Cela s'explique notamment par les contraintes réglementaires imposées par la Suisse en faveur du mode ferroviaire.

Sur les flux avec les régions plus éloignées, la part des modes massifiés augmentent significativement. Elle atteint ainsi 84% de/vers les ports du Nord (67% pour le fluvial et 17% pour le fer). La part du fer est aussi majoritaire de/vers les régions éloignées de Suisse (67%), d'Allemagne (67%), d'Italie et de Suisse (59%) en raison du dynamisme du fret ferroviaire en Allemagne et des contraintes réglementaires en faveur du fret feeroviaire pour les flux via la Suisse. On constate en revanche que sur des flux longue distance, la part modale des modes massifiés vers la France, les pays de l'Est et l'Espagne est relativement faible. Cela constitue donc un potentiel de report modal pour la région du Rhin supérieur.



Les perspectives d'évolution du split modal ont été analysées à horizon 2035 par filière. Cette projection met en avant une progression des modes massifiés significatives (+6 point) au global pour la région sur les flux intra- & extra-corridor avec une progression de 2points du mode fluvial et de 4 points du mode ferroviaire. On constate différentes variations selon les filières.

Ainsi, la filière métallurgie devrait bénéficier d'une très forte croissance du mode fluvial +7 pt et du mode ferroviaire +8 pt. Les modes massifiés atteindront ainsi 33% de part modale. Le

conteneur devrait aussi bénéficier d'une augmentation significative de la part des modes massifiés notamment pour le fer (+4 pt) et dans une moindre mesure pour le fleuve (+2 pt).

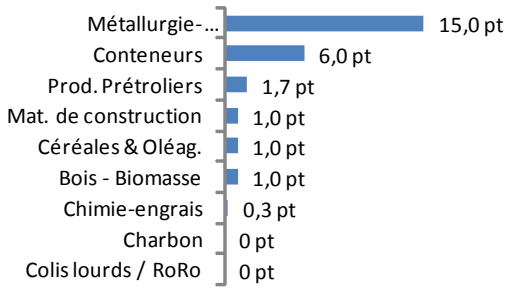
Sur les autres filières, l'étude de marché n'a pas permis d'identifier des perspectives de croissance significatives des modes massifiés. Quelques opportunités favorables à la voie d'eau concernent cependant les filières bois et céréales.

Sur l'ensemble de la région, les infrastructures portuaires et les réseaux magistraux devront donc être en mesure d'absorber une croissance importante des volumes transportés. Toutes filières confondues, cette croissance est évaluée aux horizons 2025 et 2035 respectivement à :

- +6% et +14% pour la route,
- +14% et +29% pour le fleuve,
- +16% et +49% pour le fer.

Gain de part modale des modes massifiés

pt ; 2013-2035 ; Etudes CTS-Progtrans



Pour aller plus loin …

Upper Rhine Ports, Etude flux et marché, CTS/Progtrans, Octobre 2014, pp.11-110

1.4 Certaines origines/destinations présentent un réel potentiel de report modal

L'analyse des flux par origine/destination a permis d'identifier plusieurs axes clé sur lesquels il apparait pertinent de poursuivre la réflexion avec les chargeurs et logisticiens pour faire émerger d'éventuelles solutions massifiées que ce soit dans le cadre de :

- Flux conventionnels inter-filières permettant un meilleur équilibre des flux
- Flux conteneurisés avec la création de points de massification au sein de la région pour permettre un remplissage optimisée des navettes

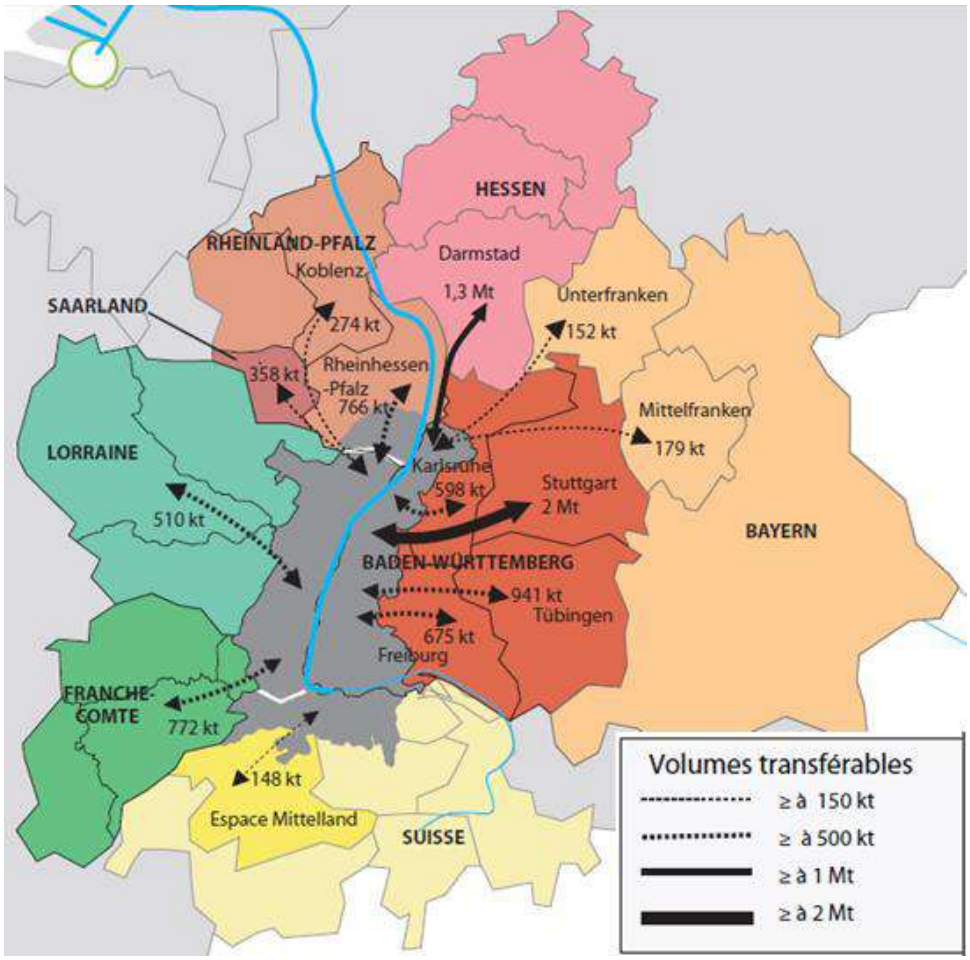
Concernant les régions éloignées, deux pays cible ont été identifiés en raison du volume des échanges actuels :

- La Pologne échange ainsi des flux estimés à près de 3 Mt avec la région du Rhin supérieur notamment des machines/véhicules et des produits chimiques. Ces flux très faiblement massifiés (15% à l'import et 0% à l'export) pourraient sous conditions être transférés sur le mode ferroviaire.
- La République tchèque échange aussi des flux estimés à près de 2 Mt avec le Rhin supérieur. On constate là encore une part modale faible (12% import et 2% export). La part du ferroviaire pourrait aussi se renforcer sur cette zone.

Sur les régions plus éloignées notamment en France et en Allemagne, un potentiel significatif a aussi été identifié. Ces régions présentent des volumes qui rendent possible la mise en place de services ferroviaires réguliers. C'est notamment le cas de la région de Stuttgart ou de la Franche-Comté.

Potentiel de report modal identifié avec les régions des pays frontaliers

Kt de flux transférables sur le fer ; Etude CTS-Progtrans ; Etis+ 2010



Pour aller plus loin …

Upper Rhine Ports, Etude flux et marché, CTS/Progtrans, Octobre 2014, pp.110-129

2. Une offre logistique performante et perfectible

2.1 Une offre de transport dense mais polarisée sur l'Axe Nord Sud

La région du Rhin supérieur bénéficie d'une offre de transport très développée. Le maillage portuaire dense et la présence de nombreux acteurs industriels de premier plan sur la région ont permis la structuration d'une offre de transport performante. Les principaux acteurs du transport européens sont ainsi présents au sein de la région sur les trois modes. On peut par exemple citer :

- Pour le fluvial : Barge Company Alsace, CFNR, Contargo, Danser, Dubbelmann Container Transporten, Haeger & Schmidt, Interstream Barging, Rhenus Transport,…
- Pour le ferroviaire : BLS Cargo, Contargo, DB Schenker, ECR, Europorte, Fret SNCF, Naviland Cargo, OSR, RheinCargo, Rhenus, SBB Cargo, VFLI,…
- Pour la route : Chalot Transports, DHL, DSV Road, Graeff Spedition, Intertrans, Panalpina, Rhenus Logistics, Riss & Hammes, SNCF Geodis, Spedition Kunze,...

L'offre de transport massifiée s'est particulièrement développée de/vers ports du nord. C'est notamment le cas pour le conteneur où l'on recense une offre commerciale très riche avec 46 navettes fluviales hebdomadaires et 78 navettes ferroviaires. Sur cet axe, le mode fluvial et le mode ferroviaire sont compétitifs par rapport à la route en termes de prix de vente. Le coût d'acheminement d'un conteneur 20' est estimé à 380€ par voie fluviale et 500€ pour un 40' (en incluant le pré/post acheminement). Les prix sont respectivement de 450€ et 550€ pour le mode ferroviaire (en incluant un coût de pré-post acheminement moyen de 100€). Le mode ferroviaire offre cependant un meilleur transit time (12h +24H de traitement administratif vs. 72h pour le mode fluvial).

Liaisons hebdomadaires ferroviaires

Nbre de liaisons ; 2014 ; Etude CTS-Progtrans

Offres commerciales hebdo	HAM	RTM	BREM	ANT	ZEE	Total
Ludwigshafen	1	8	0	4	6	19
Mannheim	17	5	6	0	0	28
Germersheim						
Worth	5	1	3	0	0	9
Karlsruhe	1	8	0	2	0	11
Lauterbourg						
Kehl	0	1	0	1	0	2
Strasbourg	0	1	0	2	2	5
Colmar -	0	0	0	0	0	0
Mulhouse – Ottmarsheim						
Weil am Rhein	2	2	1	3	0	4
Bale	2	2		2		
Total	27	28	10	14	8	78

Liaisons hebdomadaires fluviales

Nbre de liaisons ; 2014 ; Etude CTS-Progtrans

	Rotterdam	Anvers	TOTAL
Ludwigshafen	1	1	2
Mannheim	1	1	2
Germersheim	1	1	2
Worth	1	1	2
Karlsruhe	1	1	2
Lauterbourg	Pas de ligne		
Kehl	3	3	6
Strasbourg	5	5	10
Colmar - Neuf Brisach	1	1	2
Mulhouse – Ottmarsheim	5	5	10
Weil am Rhein	2	2	4
Bale	2	2	4
TOTAL	23	23	46

En complément de cette offre très dense de/vers les ports du Nord, l'offre ferroviaire de combiné de/vers les régions proches est plus limitée : 11 services hebdomadaires dont 6 concernant Ludwigshafen vers les régions allemandes (3 pour Kombiverkehr et 1 pour Hupac) et 2 vers les régions françaises (Greenmodal). Une liaison est aussi offerte par Naviland entre Lyon et Strasbourg. Enfin le port de Bâle est connecté à 3 régions allemandes (2 par Kombiverkehr et 1 par Contargo) et une région suisse par SBB Cargo.

L'offre vers les ports du Sud et les pays de l'Est est encore très peu développée. En effet, seules deux destinations sont offertes 3 fois par semaine entre Strasbourg et Marseille (Naviland), Ludwigshafen et Marseille (Greenmodal) et Ludwigshafen et Barcelone (Kombiverkehr). Vers l'Est, seul Kombiverkehr offre un service régulier de/vers l'Autriche (3 fois/semaine) et Hupac offre une liaison avec plusieurs destinations en Pologne sur la base d'une navette quotidienne. Si certains trains de conventionnels point à point maitrisés par les chargeurs (notamment PSA vers la Russie) complètent cette offre, on constate que l'offre ferroviaire reste insuffisamment développée vers le Sud et l'Est au regard des gains économiques attendus. L'étude de marché réalisée évalue ainsi le gain potentiel du mode ferroviaire sur les Pays de l'Est à 40% du coût du transport (avec cependant un temps de transport très défavorable pour le fer (jusqu'à 2 fois supérieur)). Pour permettre aux acteurs de la région d'accéder à ces zones lointaines à coût compétitif, il apparait donc nécessaire de favoriser l'émergence au sein de la région du Rhin supérieur de liaisons ferroviaires de/vers ces régions pour amorcer un report modal. Deux pistes ont notamment été identifiées dans le cadre des entretiens avec les acteurs :

- Le développement d'un service ferroviaire à partir du terminal bimodal de Ludwigshafen en massifiant l'ensemble des flux de la région

- La création d'une navette de/vers le port de Duisbourg pour connecter la région aux nombreux services de ce port vers les pays de l'Est.

Pour aller plus loin …

Upper Rhine Ports, Etude flux et marché, CTS/Progtrans, Octobre 2014, pp.110-129

2.2 Des services logistiques qui ne répondent pas intégralement aux besoins des acteurs

Comme pour l'offre de transport, la région du Rhin supérieur offre un haut niveau de services logistiques avec une forte complémentarité des plates-formes portuaires sur l'ensemble des filières et de bonnes conditions d'accès aux services pour les industriels et logisticiens. Cependant, les nombreux entretiens réalisés avec les acteurs de la zone ont mis en lumière des pistes d'amélioration susceptibles de renforcer encore la qualité de l'offre de services sur la zone.

Pour les marchandises conteneurisées, plusieurs types d'attente ont été recensés. D'une part, l'optimisation des opérations est un enjeu permanent sur ces marchandises pour lesquelles le transit time, la ponctualité dans la connexion avec les ports maritimes et les rotations des matériels (trains, châssis routier voire barges) sont des atouts de compétitivité. Plusieurs points d'amélioration ont dans cette perspective été identifiés. Concernant la gestion des flux, notamment routiers et fluviaux, les acteurs constatent l'existence de temps d'attente particulièrement dans les pics de trafics. Ils suggèrent ainsi de mettre en place des **systèmes de rendez-vous** pour limiter ces temps d'attente. Ce type de dispositifs existe notamment dans les ports maritimes :

- par exemple à Anvers pour les barges : le Barge Trafic System va être déployé sur l'ensemble des barges
- au port du Havre où un système de rendez-vous camion a été développé pour limiter la congestion et les temps d'attente aux terminaux pour les camions)

A noter que ces systèmes d'information pourraient avoir vocation à être interfacés avec les autres systèmes existants dans les ports maritimes (saturation des quais, retard des navires mères) que la navigation fluviale (niveau du Rhin, disponibilité des écluses,…).

Un autre besoin souligné par les acteurs concerne **l'uniformisation de la qualité de service** portuaire et la continuité de service au sein de la région. Selon les acteurs, l'offre de service varie entre les terminaux (horaires d'ouverture notamment). Il serait intéressant de favoriser l'uniformisation des pratiques au sein de la région (par la création d'un label qualité par exemple) et de développer la substituabilité entre les terminaux dans les cas d'aléas.

Enfin, **la disponibilité des conteneurs vides** constitue une difficulté pour certains acteurs de la région. La région du Rhin supérieur connait un déséquilibre du stock de conteneurs car la région est plus exportatrice qu'importatrice. Au sein du Rhin supérieur, chaque terminal dispose de sa propre aire de stockage et de services (réparation, nettoyage, …) pour les conteneurs vides et doit donc établir des relations privilégiées avec le plus grand nombre de compagnies maritimes qui conservent la maitrise des conteneurs. La mutualisation de certains parcs de conteneurs vides pourraient donc permettre de mutualiser certains équipements (réparation, mutualisation) et de renforcer l'attractivité pour les compagnies maritimes du positionner des dépôts de vide au sein de la région. Le périmètre de pertinence géographique d'un terminal est inférieur à 30 Km et des dépôts de vide mutualisés pourraient donc être envisagés au sein de sous ensemble : Bâle-Weil-Mulhouse, Strasbourg-Kehl, Karlsruhe-Wörth-Lauterbourg, Mannheim-Ludwigshafen

Sur les filières des marchandises conventionnelles, les attentes sont plus spécifiques à chacun des sites industriels et portuaires. On constate cependant une difficulté récurrente rencontrée par les acteurs qui concerne le difficile **accès à l'information relative à l'offre logistique** sur la région voire à l'identification d'acteurs de la même filière ou confrontés à des problématiques

logistiques similaires. Il existe en particulier un fort effet frontière comme l'illustrent la faiblesse des flux transfrontaliers ou le peu de solutions de transport mutualisées entre acteurs et a fortiori entre acteurs de filières différentes. Le développement de bases d'information partagées recensant les services offerts pourrait permettre de renforcer la connaissance mutuelle sur le corridor. Dans le cadre de leur coopération, les plates-formes portuaires peuvent jouer un rôle pour faciliter la mise en relation entre acteurs ayant des problématiques ou des besoins logistiques similaires.

Enfin, les **conditions d'implantation** sur la région du Rhin supérieur ne sont pas considérées comme optimales par certains acteurs rencontrés. Cela tient, d'une part, aux disponibilités foncières contraintes et, d'autre part, à l'absence d'offre mutualisée entre les plates-formes qui rend laborieux pour un acteur d'identifier quelles sont les options d'implantation les plus attractives par rapport à ses besoins.

Pour aller plus loin …

Upper Rhine Ports, Etude flux et marché, CTS/Progtrans, Octobre 2014, pp.148-165

3. Une offre d'infrastructure portuaire qui fait face à des défis en matière de capacité, d'accessibilité et d'interconnexion

L'offre portuaire de la région du Rhin supérieur est dense et de qualité :

- 110 Km de quai
- 385 Km de réseau ferré portuaire
- 4 200 Ha de terrain portuaire

Cependant, face au dynamisme des flux attendu sur plusieurs filières et au potentiel identifié de report modal, les ports du Rhin Supérieur ont engagé une analyse de la capacité résiduelle des réseaux portuaires (ferroviaires, routiers et fluviaux) et des terminaux. Cette analyse a permis de mettre en lumière certaines faiblesses au sein de la région en termes d'accessibilité et d'interconnexion mais aussi des risques de saturation des réseaux au regard des perspectives de trafic.

3.1 Réseau fluvial

Les difficultés d'accessibilité au niveau du réseau fluvial sont réduites mais une saturation des capacités de manutention est à craindre pour certaines filières.

A l'instar du constat concernant le réseau fluvial magistral, l'accessibilité fluviale des ports du Rhin supérieur est considérée comme très performante. Seuls deux points durs ont ainsi été identifiés pour le port de Bâle et un pour le port de Strasbourg. Ils concernent :

- La complexité de l'accès au port de Bâle Birsenfeld qui nécessite un service de pilotage
- Le faible mouillage dans le passage à travers la ville de Bâle qui entrave la route d'accès aux zones portuaires de Birsfelden et de Muttenz-Auhafen.
- La longueur relativement faible de l'écluse (110m) de port du Rhin à Strasbourg qui limite la capacité d'accueil sur certains quais.

En ce qui concerne les capacités de manutention fluviale, elles répondent à l'heure actuelle majoritairement à la demande. Plusieurs difficultés sont cependant d'ores et déjà identifiées. Elles concernent notamment le mouillage restreint sur le port de Karlsruhe au niveau des bassins IV et V qui engendre des complications dans les manœuvres de manutention. Le port de Colmar rencontre aussi des contraintes en termes d'exploitation au niveau de sa grue colis lourds de 80t en raison de l'inclinaison du quai. Enfin, la capacité de traitement du terminal conteneurs de

Weil-am-Rhein est insuffisante ce qui a nécessité la mise en place d'un trafic pendulaire avec le port de Bâle pour le déchargement de barges de plus de 400 conteneurs.

Les principaux défis de la région du Rhin Supérieur pour le mode fluvial concernent la croissance attendue des flux fluviaux. Cette croissance devrait être très significative avec une augmentation moyenne des tonnages fluviaux projetés de plus de 25 % à horizon 2025 et près de 50% à horizon 2035. Les ports vont donc devoir adapter leurs installations pour répondre à cette augmentation selon les filières.

Dynamique d'évolution des tonnages fluviaux par filière et par port sur la période 2013-2025

2025/2013 ; % d'évolution des tonnages ; Modélisation CTS-Progtrans

	Ludwigsh.	Mann.	Wörth	Karlsr.	Strasbg	Kehl	Colmar	Weil	Mulh.	Bâle
Prod. Prétroliers	–	–		+	+	–		–	+	+
Mat. de const.	–	+	–	+	++	+	+	+	++	+
Chimie-engrais	+	++	+	+	+++	+	+++	+	+++	++
Métallurgie-sid.	+++	+	–	+++	+++	+	+++	++	+++	++
Céréales & Oléag.	+	+	+	+	++	+	+		++	+
Charbon	–	+++		+++		–		–		–
Colis lourds/RoRo	++	++	++		++	++	++	++	++	++
Conteneurs	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++
Bois - Biomasse		+			+++	+	+++	+		+

Evolution 2013-2025	– x < à 0%	+ 0 < x < 25%	++ 25% < x < 50%	+++ x > 50%

On constate en premier lieu que la filière conteneur constitue un enjeu fort pour l'ensemble des ports de la région avec des flux qui devraient doubler à horizon 2025 dans l'ensemble des ports. Sur certains terminaux, l'activité est déjà proche des limites de capacité. C'est notamment le cas sur les terminaux du port de Kleinhüningen à Bâle, les terminaux Contargo à Worth et Weil ou le terminal nord de Strasbourg. Plusieurs projets d'extension (Mannheim, Ludwigshafen) ou de nouveaux terminaux (Strasbourg (Lauterbourg), Bâle, Weil, Worth) sont en cours de réalisation ou d'étude et permettront de répondre à cette demande en forte hausse.

Sur les trafics de vrac liquide et solide, les enjeux sont plus inégalement répartis selon les ports. La plus importante augmentation en volume devrait concerner la filière métallurgie-sidérurgie avec une croissance des flux forte pour les ports alsaciens et significative pour le port de Kehl, 1er port de la région sur les flux métallurgie-sidérurgie, ainsi que pour le port de Karlsruhe. Les flux fluviaux de produits chimiques vont aussi augmenter significativement pour les ports alsaciens ainsi que pour le port de Ludwigshafen et, dans une moindre mesure, pour le port de Bâle. Sur la filière colis lourds/Roro, l'augmentation est relativement homogène et représente un tiers des volumes à horizon 2025 pour les ports du Rhin supérieur.

En ce qui concerne les pondéreux (matériaux de construction et céréales), les ports de Mulhouse, Strasbourg et Colmar devraient connaitre une augmentation importante des flux alors que la demande devrait être relativement stable dans les autres ports. Enfin au niveau du vrac énergétique, Mannheim et Karlsruhe concentrent la croissance des flux charbon avec une augmentation de plus de 50% à horizon 2025. Karlsruhe devrait aussi enregistrer une légère croissance des flux pétroliers fluviaux (à l'instar de Strasbourg, Mulhouse et Bâle).

3.2 Réseaux ferroviaires portuaires

Les difficultés d'accessibilité pour les réseaux ferroviaires portuaires concernent toutes les plates-formes et s'expliquent par :

- **La performance des connexions des réseaux portuaires au réseau ferroviaire magistral**.
- **Les contraintes de capacités des gares de triage portuaires et des installations ferroviaires,**
- **La performance insuffisante de certains réseaux portuaires (voie unique, voie non électrifiée, réseau vétuste,…).**

L'accessibilité ferroviaire des ports intérieurs présente plusieurs limites au sein du Rhin supérieur. La première limite concerne la connexion des réseaux portuaires au réseau ferroviaire magistral. Cela concerne notamment certains ports allemands (Mannheim, Wörth et Kehl) situés après une gare de triage et qui souffre de la concurrence avec les flux voyageurs et la rationalisation des voies. Ainsi, à Mannheim, les lignes ferroviaires fret reliant le port de commerce à la gare de triage Mannheim Rbf sont recoupées par la ligne voyageurs de Schwetzingen. Cela est générateur de conflits et de contraintes pour le transport ferroviaire de marchandises en provenance ou à destination du port. On constate le même type de difficulté pour l'accès au port de Wörth. Les convois doivent actuellement nécessairement transiter par la gare de Wörth et croiser des lignes voyageurs, ce qui complique les opérations. Pour le port de Ludwigshafen, cela provient de la concurrence avec les flux voyageurs sur un axe très fréquenté. Ainsi, une seule voie faiblement capacitaire et non électrifiée permet l'accès aux plateformes de Mundenheimer Altrheinhafen et de Kaiserwörthhafen.

En ce qui concerne le port de Kehl, le risque identifié vient du démantèlement progressif de voies d'évitement et de garage dans l'ancienne gare de triage de Kehl qui peut générer à terme à des problèmes de capacité pour la réception ou l'expédition des trains de fret. L'accès ferroviaire au port de Birsfelden (Bâle) présente aujourd'hui les mêmes contraintes. On accède effectivement à la plateforme via une voie unique électrifiée depuis la gare de triage de Muttenz, accès ponctuellement surchargé.

Pour les ports du Haut-Rhin, les contraintes tiennent à la voie unique d'accès mais aussi aux modalités d'exploitation très contraignantes (notamment à Colmar et sur le site d'Ottmarsheim) qui limitent fortement la capacité de la voie. Pour Colmar, les problématiques concernent la voie unique à trafic réduit, le tête-à-queue nécessaire à Sélestat pour les trains de/vers Mulhouse et le faisceau d'accueil qui ne dispose plus que de 3 voies.

La deuxième limite constatée en termes d'accessibilité ferroviaire provient des capacités des gares de triage portuaires et installations ferroviaires qui peuvent constituer des facteurs limitant dans certains ports. C'est notamment le cas du site de Port-du-Rhin à Strasbourg dont la gare de triage est en heure de pointe sollicitée à près de 75%. A Bâle, la gare de triage du port de Kleinhüningen (et dans une moindre mesure Birsfelden) limite aussi la capacité en raison de son poste d'aiguillage désuet des années 1940.

Enfin, une troisième limite concerne la performance insuffisante de certains réseaux portuaires. Ainsi, le réseau du port de Karlsruhe nécessite une remise à niveau globale (surtout pour l'accès des quais des bassins IV et V et la voie 57). Dans le port de Kehl, la circulation interne sur l'un des quais mutualisés se fait sur une voie unique ce qui entraine des situations de blocage des wagons pour les chargeurs. On constate la même problématique concernant le parc à grumes de Colmar. Enfin, l'accès aux terminaux conteneurs de Contargo à Mannheim, Ludwigshafen et Karlsruhe est aussi jugé peu optimal par l'opérateur en l'absence d'électrification des voies d'accès. A Strasbourg, la modernisation de l'accès au terminal conteneur Nord à Strasbourg permettrait aussi une amélioration sensible de la performance de la desserte ferroviaire.

On constate ainsi que les accès aux réseaux ferroviaires portuaires et les réseaux eux-mêmes présentent des limites de capacité qui ne permettront pas d'accompagner la croissance attendue des trafics ferroviaires portuaires. Cette croissance devrait concerner l'ensemble des ports notamment sur les flux ferroviaires conteneurisés qui vont significativement augmenter.

Evolution attendue des trafics ferroviaires par région portuaire

% 2015-2025 ; Modélisation CTS-Progtrans (nuts 3)

	Conventionnel	Conteneur
Ludwigshafen	+	+ + +
Mannheim	+	+ + +
Karlsruhe	+	+ + +
Kehl	+	+ + +
Strasbourg	+	+ + +
Mulhouse / Colmar	–	+ +
Weil	+	+ + +
Bâle	+	+ + +

–	x < à 0%
+	0 < x < 25%
+ +	25% < x < 50%
+ + +	x > 50%

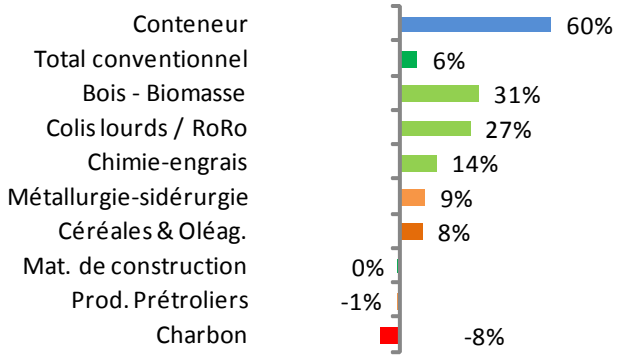
3.3 Réseaux routiers portuaires

L'accessibilité routière des ports présentent différents points de saturation : congestion de certains accès portuaires, difficultés franchissement du Rhin, contraintes croissantes concernant les accès routiers situés en zone urbaine.

Les flux routiers, qui représentent près de 81% des flux du Rhin supérieur, vont croitre modérément à horizon 2025 sur les marchandises conventionnelles (6% en moyenne) ce qui représente cependant 700 000 à 800 000 équivalent-camions supplémentaires à horizon 2025. Pour les marchandises conteneurisées, l'accroissement du trafic routier devrait être équivalent en raison de la forte dynamique des trafics et d'un report modal relativement modéré. Ce développement significatif interroge, d'une part, les capacités du réseau magistral et notamment autoroutier qui connait déjà des points de congestion importants (cf. partie 1 – 1.2.3). D'autre part, ce développement questionne la capacité des plates-formes portuaires à recevoir une partie de ces flux routiers soit dans le cadre de trafics de pré-post acheminements (notamment pour les trafics conteneurisés intermodaux) ou dans le cadre de trafic routier de / vers les industriels et logisticiens implantés.

Evolution des flux routiers à horizon 2025

% ; 2015-2025 ; Modélisation CTS-Progtrans (Nuts 3)



Il s'agit donc pour les ports de se mettre en capacité d'accueillir cette hausse du trafic routier notamment en desserrant les contraintes déjà constatées. Ces goulets d'étranglement routiers identifiés sont de trois ordres :

- La saturation de certains accès portuaires
- Les difficultés de congestion concernant le franchissement du Rhin
- Les contraintes croissantes concernant les accès routiers situés en zone urbaine

Plusieurs accès routiers des ports de la région du Rhin supérieur sont proches, à l'heure actuelle, de la saturation. Au nord, il s'agit notamment des accès routiers au port de Kaiserwörthhafen (Ludwigshafen) et de Landeshafen à Wörth. L'accès au terminal conteneurs de Contargo à Mannheim est aussi fortement saturé. Au Sud, les ports de Colmar et Weil sont aussi contraints. Pour le port de Colmar, cette contrainte ne résulte pas de la capacité résiduelle mais de la limitation en termes de tonnage de l'accès routier de/vers l'Allemagne qui rend impossible la circulation des colis lourds en provenance d'Allemagne. Le port de Weil connait aussi un accès routier contraint au niveau de la route de Colmar. Cette difficulté entraine des situations de forte congestion notamment pour rejoindre l'A5.

Le port de Strasbourg connait aussi une saturation de son accès routier central au niveau de l'ex-RN4. Cette saturation est renforcée par l'urbanisation le long de cet axe avec un risque important sur la pérennité de cet accès. Or, en l'absence d'alternative, la fermeture de cet accès routier dégraderait considérablement l'accessibilité du port et ferait porter un risque de saturation sur l'accès sud restant. L'entrée du port de Kleinhüningen (Bâle) rencontre une situation similaire. Située en zone urbaine résidentielle, son accès routier engendre des difficultés en matière de congestion et d'émissions de polluants. Des solutions alternatives sont donc à construire pour renforcer l'insertion urbaine de ces deux ports.

Enfin, le franchissement du RhIn constitue une difficulté pour les ports de Mannheim et de Karlsruhe principalement. Pour le port de Mannheim, il s'agit de l'accès au port sud (Rheinauhafen) pour lequel il n'existe pas de pont à proximité permettant un franchissement rapide du Rhin vers l'Ouest. Pour le port de Karlsruhe, les difficultés sont principalement liées à la congestion observée sur le Pont Maxau traversant le Rhin et reliant Karlsruhe à Wörth am Rhein.

3.4 Une offre foncière contrainte pour les plates-formes insérées en zone urbaine

La gestion du foncier logistique et industriel constitue aussi un défi car la majorité des plates-formes sont confrontées à une saturation de leur foncier et une pression foncière liée à l'urbanisation croissante à proximité de certaines zones portuaires

Les contraintes constatées en termes de capacité portuaire pour la région du Rhin supérieur tiennent aussi aux limites du foncier portuaire. Plusieurs ports du Rhin supérieur sont ainsi situés au sein d'agglomérations qui exercent une pression forte pour :

- Récupérer le foncier portuaire afin de le valoriser,
- Réduire les nuisances associées à l'activité industrielle et logistique des ports notamment pour les riverains,
- Limiter les flux routiers (voire ferroviaires) dans les villes.

Cette insertion urbaine est aussi un frein au développement des ports qui pour certains d'entre eux ne disposent plus de réserves foncières. C'est notamment le cas du port de Mannheim qui est contraint par la proximité immédiate de la ville. L'urbanisation de certaines parcelles constitue une menace pour l'activité portuaire. Ces difficultés ont conduit le port et la ville de Mannheim à réaliser un masterplan concerté pour définir durablement les interfaces ville-port.

Les ports de Ludwigshafen et Wörth am Rhein sont aussi contraints par la pression urbaine mais la situation pour les ports de Karlsruhe (Rheinhafen) et Kehl est encore plus critique du point de

vue de la disponibilité foncière. Ces deux ports ne possèdent ainsi que de très faibles capacités résiduelles et ne peuvent plus être étendus.

Les ports de Bâle et de Strasbourg connaissent aussi une saturation foncière de leurs plates-formes situées en zone urbaine (respectivement à Kleinhüningen et Port-du-Rhin). Cependant, ces deux ports bénéficient de plates-formes complémentaires (Bâle-Nord et Lauterbourg) qui leur offrent des possibilités de développement. Enfin, le foncier du port de Colmar est en grande partie utilisé.

Ainsi, on constate qu'à l'exception du port de Mulhouse et de Weil-Am-Rhein et dans une moindre mesure Strasbourg et Bâle, la disponibilité foncière est un enjeu crucial pour les ports du Rhin supérieur. Cette difficulté incite à réfléchir de manière coordonnée sur l'optimisation des espaces fonciers et des activités portuaires sur la région.

Pour aller plus loin …
Upper Rhine Ports, Analyse des capacités des infrastructures et du niveau de connectivité sur le Rhin Supérieur, Setec-Stratec-Progtrans, 2014, p. 103-230

Les réflexions menées dans le cadre de la démarche Upper Rhine Ports ont pour finalité d'élaborer un masterplan identifiant les actions et projets d'investissement portés en commun par les ports du Rhin Supérieur améliorer la connexion et la capacité des plateformes. Les solutions de gouvernance pour le pilotage du masterplan ainsi que les moyens de financement des projets d'investissements envisagés seront définis au 4ème trimestre 2014.

La présentation de ces éléments sera ajoutée au présent document afin de décrire les modalités retenues par les ports du Rhin Supérieur pour poursuivre leur action commune.

PARTIE 3

ANNEXE

1. Synthèse du diagnostic relatif à l'interopérabilité ferroviaire

		FR-ALL	FR-SUI	ALL-SUI	Solution / Perspective / Compléments
Technique	Ecartement des rails	OK	OK	OK	-
	Signalisation	Nécessité de machines doublement équipées : Les matériels voulant circuler sur les deux réseaux doivent être équipés, a minima, du système KVB et du système PZB	Nécessité de machines doublement équipées : Les matériels voulant circuler sur les deux réseaux doivent être équipés, a minima, du système KVB et d'un des deux systèmes Integra-Signum ou ZUB 121	Nécessité de machines interopérables : Les matériels voulant circuler sur les deux réseaux doivent être équipés, a minima, du système PZB et d'un des deux systèmes Integra-Signum ou ZUB 121	Un système unique (ECTS) est progressivement mis en place pour harmoniser les différents réseaux européens, il n'est disponible que sur les lignes à grande vitesse pour le moment
	Electrification	Nécessité de locomotives bicourant ou changement de locomotive au passage de la frontière	Nécessité de locomotives bicourant ou changement de locomotive au passage de la frontière	OK	Aucune modification des réseaux n'est envisagée, le matériel doit être adapté où ne peut passer les frontières
	Longueur max des trains fret	OK	OK	OK	Il n'y a pas de contrainte majeure, la taille est modulable selon le nombre de wagons
	Gabarit des trains	OK	OK	OK	Le gabarit autorisé est supérieur en Allemagne (hauteur supérieure), mais tous les trains n'utilisent pas cette hauteur, donc pas de problème sur ce point
Réglementaire	Certification	Le système de certification est harmonisé au niveau européen, mais des attestations doubles sont nécessaires pour circuler sur les deux réseaux (attestation pour la signalisation)	Les conducteurs doivent disposer des certifications des deux pays	Les conducteurs doivent disposer des certifications des deux pays	Les langues et signalisations étant différentes entre pays, les doubles certifications seront toujours nécessaires
	Contrôle des produits transportés	OK	Des opérations de dédouanement sont nécessaires pour les échanges avec la Suisse	Des opérations de dédouanement sont nécessaires pour les échanges avec la Suisse	Au sein de l'Union Européenne, seule une déclaration d'échanges de biens (DEB) est réalisée auprès de la douane (finalité statistique et de suivi fiscal des échanges)
Autres	Langue	Tous les conducteurs ne sont pas bilingues FR-ALL, niveau nécessaire : B1 en français et allemand	OK	OK	Les régions frontalières suisses parlent français/allemand
	Sens de circulation	OK	OK	OK	Il n'y a pas de contraintes majeures, les sens de circulation peuvent être différents mais les changements sont généralement effectués en gare

2. Liste des acteurs interviewés dans le cadre de l'étude de marché

Filière / Mode	Acteur	Type d'acteur
Colis lourds / conteneur	Apilion	Chargeur
Fluvial & ferroviaire	Barge Company Alsace	Transporteur
Chimie-engrais	BASF SE	Chargeur
Métallurgie-sidérurgie	BDW	Chargeur
Métallurgie-sidérurgie	BSN	Chargeur
Métallurgie-sidérurgie	BSW	Chargeur
Colis lourds / RoRo	Buerstner	Chargeur
Céréales & Oléag.	BUNGE Deutschland GmbH	Chargeur
Conteneur - métallurgie	Constellium	Chargeur
Colis lourds / RoRo	Container Terminal anonym	Chargeur
Fluvial	CONTARGO	Transporteur
Fluvial	Contargo AG	Transporteur
Conteneur	Daimler	Chargeur
Fluvial	DANSER France BV	Transporteur
Fluvial	De Grave GmbH	Transporteur
Conteneur	Deltaflor	Chargeur
Métallurgie-sidérurgie	DERICHEBOURG Illzach & Strasbourg	Chargeur
Chimie-engrais	DOW Rhin Center	Chargeur
Opérateur	DUSS terminal	Opérateur
Mat. de construction	Dyckerhoff AG	Chargeur
Colis lourds / RoRo	EIFFAGE Constructions Métalliques	Chargeur
Prod. Prétroliers	EPM Entrepôt Pétrolier de Mulhouse	Chargeur
Opérateur	ETK terminal	Opérateur
Conteneur	Eurotransit	Logisticien
Logisticien	Expeditors International	Logisticien
Conteneur	Freudenberg	Chargeur
Conteneur	Frigosped	Logisticien
Métallurgie-sidérurgie	GDE	Chargeur
Logisticien	Géodis Wilson	Logisticien
Fluvial & ferroviaire	H & S container line	Transporteur
Conteneur	Heindelberg	Chargeur
Colis lourds / RoRo	Herrenknecht	Chargeur
Logisticien	Géodis Wilson	Logisticien
Fluvial & ferroviaire	H & S container line	Transporteur
Conteneur	Heindelberg	Chargeur
Colis lourds / RoRo	Herrenknecht	Chargeur
Céréales & Oléag.	INVIVO	Chargeur
Conteneur	Karcher	Chargeur
Métallurgie-sidérurgie	Karlsruher Rohprodukte GmbH	Chargeur
Conteneur	Klumpp und Mueller	Logisticien
Charbon/pétrole	Logwin Solutions Deutschland GmbH	Logisticien

Filière / Mode	Acteur	Type d'acteur
Opérateur	Mannheimer Container Terminal Rhein-Neckar	Opérateur
Chimie-engrais	MILLENNIUM - Groupe Cristal	Chargeur
Mat. de construction	Mineralix GmbH	Chargeur
Prod. Prétroliers	MiRO Mineraloelraffinerie Oberrhein	Chargeur
Céréales & Oléag.	Mischfutter Werke Mannheim GmbH	Chargeur
Ferroviaire	NAVILAND CARGO	Transporteur
Métallurgie-sidérurgie	NLMK Strasbourg	Chargeur
Logisticien	Panalpina	Logisticien
Céréales & Oléag.	Pfalzmühle Mannheim	Chargeur
Port	Port Maritime d'Anvers	Port
Port	Port Maritime de Barcelone	Port
Port	Port Maritime de Duisbourg	Port
Port	Port Maritime de Dunkerque	Port
Port	Port Maritime de Marseille	Port
Port	Port Maritime de Rotterdam	Port
Port	Port Maritime d'Hambourg	Port
Chimie-engrais	PP Chimicals	Chargeur
Chimie-engrais	Raschig GmbH	Chargeur
Fluvial	RHENUS TRANSPORT SAS	Transporteur
Chimie-engrais	Roche Diagnostics	Chargeur
Chimie-engrais	ROHM & HAAS France DOW	Chargeur
Chimie-engrais	RTG Rhein-Tanklager GmbH & Co. KG	Chargeur
Ferroviaire	SBB Cargo	Transporteur
Prod. Prétroliers	Scharr Waerme	Chargeur
Bois - Biomasse	Schiliger	Chargeur
Métallurgie-sidérurgie	Schrott Wetzel GmbH	Chargeur
Charbon	SCI Saar Coal International GmbH	Chargeur
Conteneur	SEW-Eurodrive	Chargeur
Prod. Prétroliers	Shell Deutschland Oil GmbH	Chargeur
Prod. Prétroliers	SIMON Tanklager-Gesellschaft mbH	Chargeur
Conteneur	Stora Enso	Chargeur
Conteneur	UHU Bolton	Chargeur
Ferroviaire	VFLI	Transporteur
Conteneur	Wrigley	Chargeur

3. Cartographies du diagnostic d'accessibilité des plates-formes portuaires

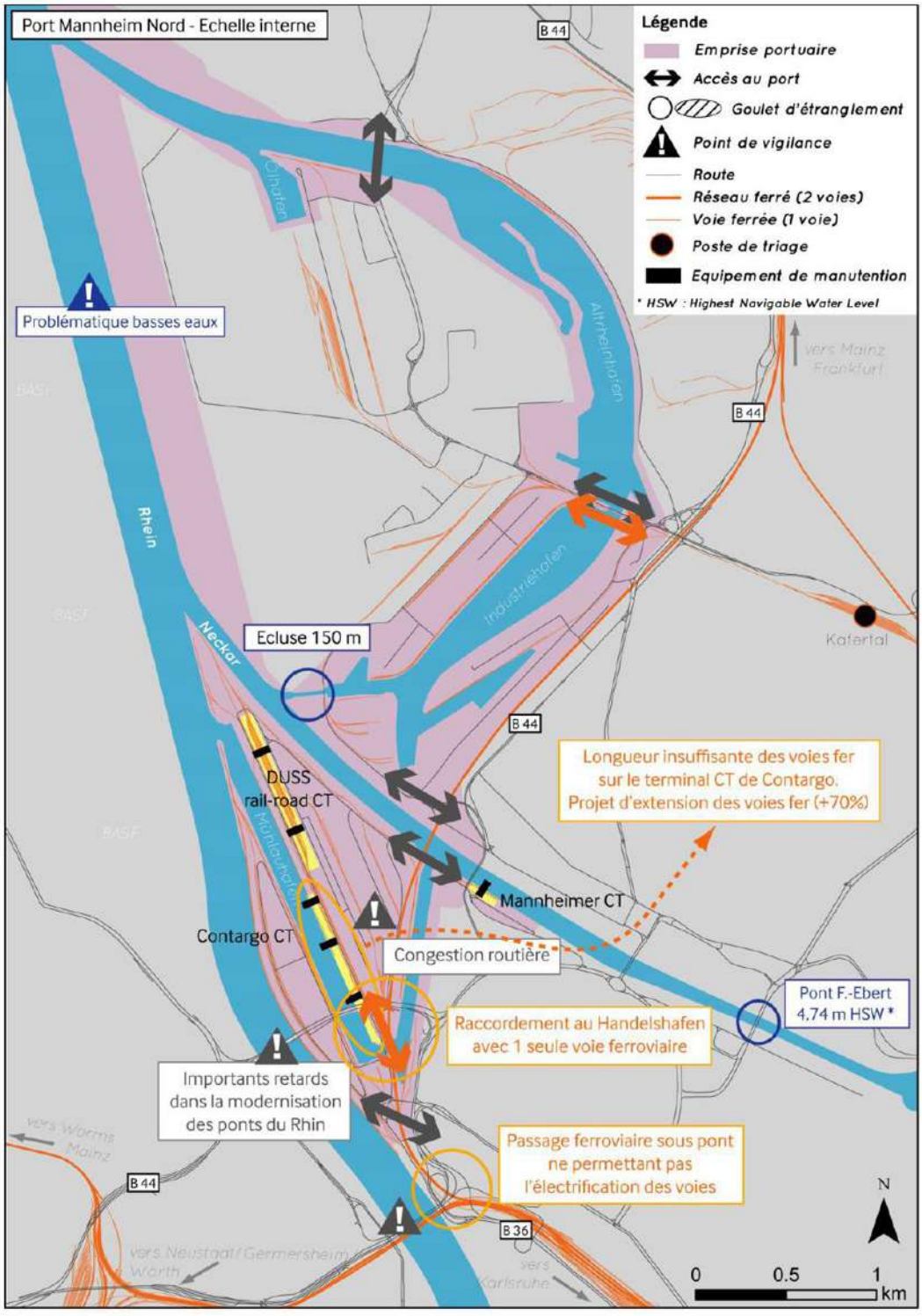


Figure 5 : Diagnostic interne (1/25 000) du port de Mannheim nord (Handelshafen, Industriehafen, Altrheinhafen)

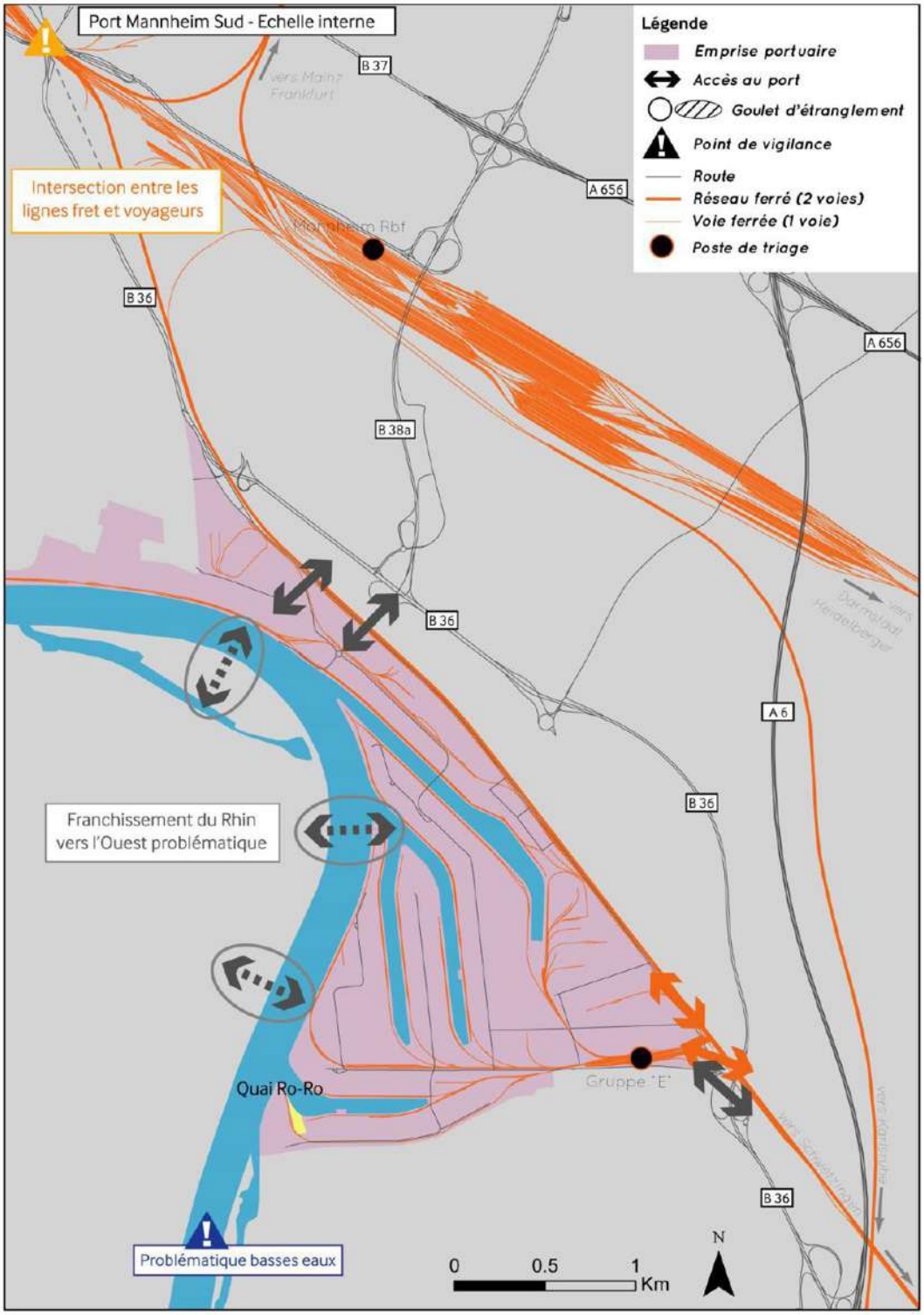


Figure 6 : Diagnostic interne (1/25 000) du port de Mannheim sud (Rheinauhafen)

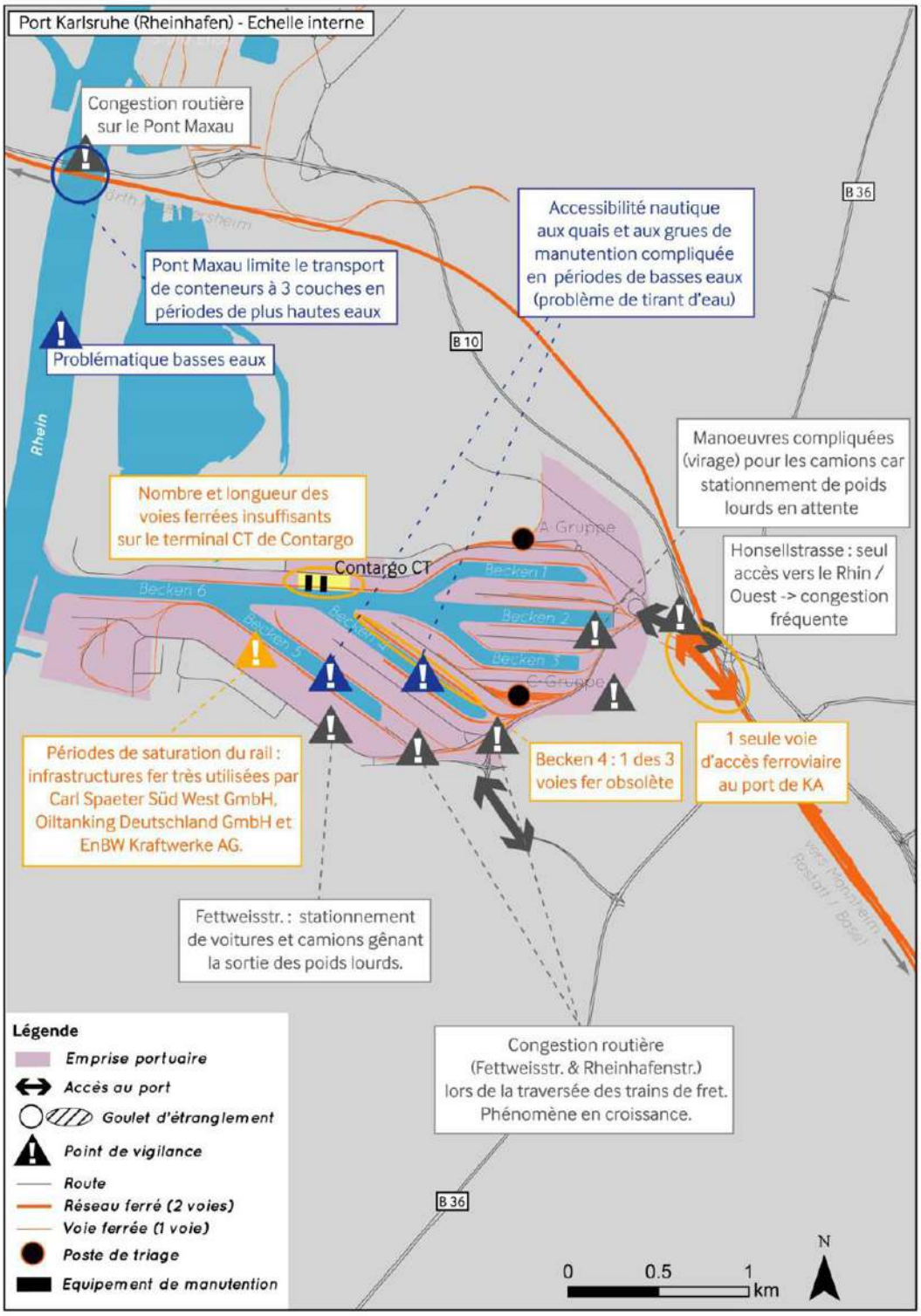


Figure 8 : Diagnostic interne (1/25 000) du port de Karlsruhe (Rheinhafen)

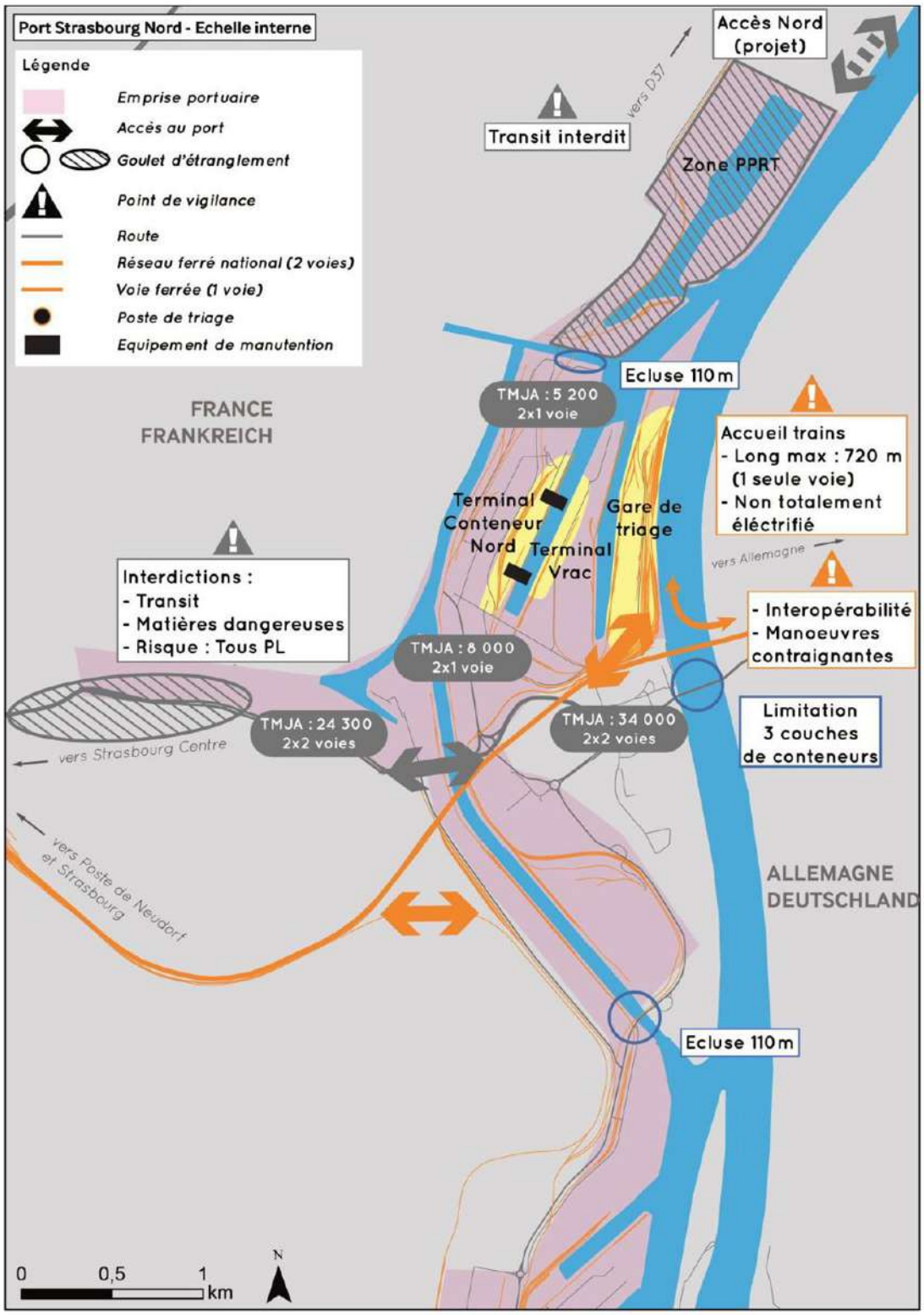


Figure 10 : Strasbourg Nord : carte à l'échelle interne

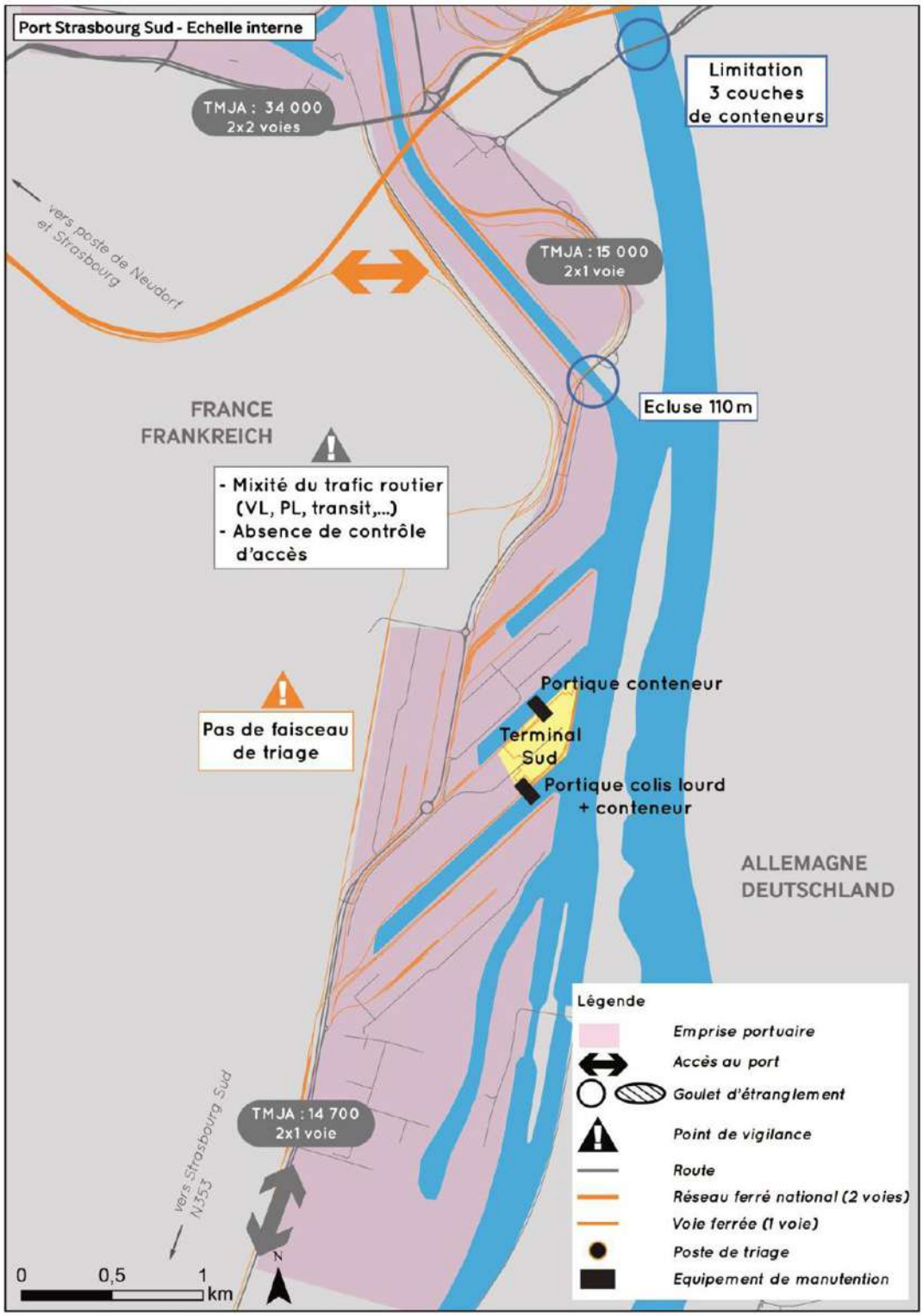


Figure 11 : Strasbourg Sud : carte à l'échelle interne

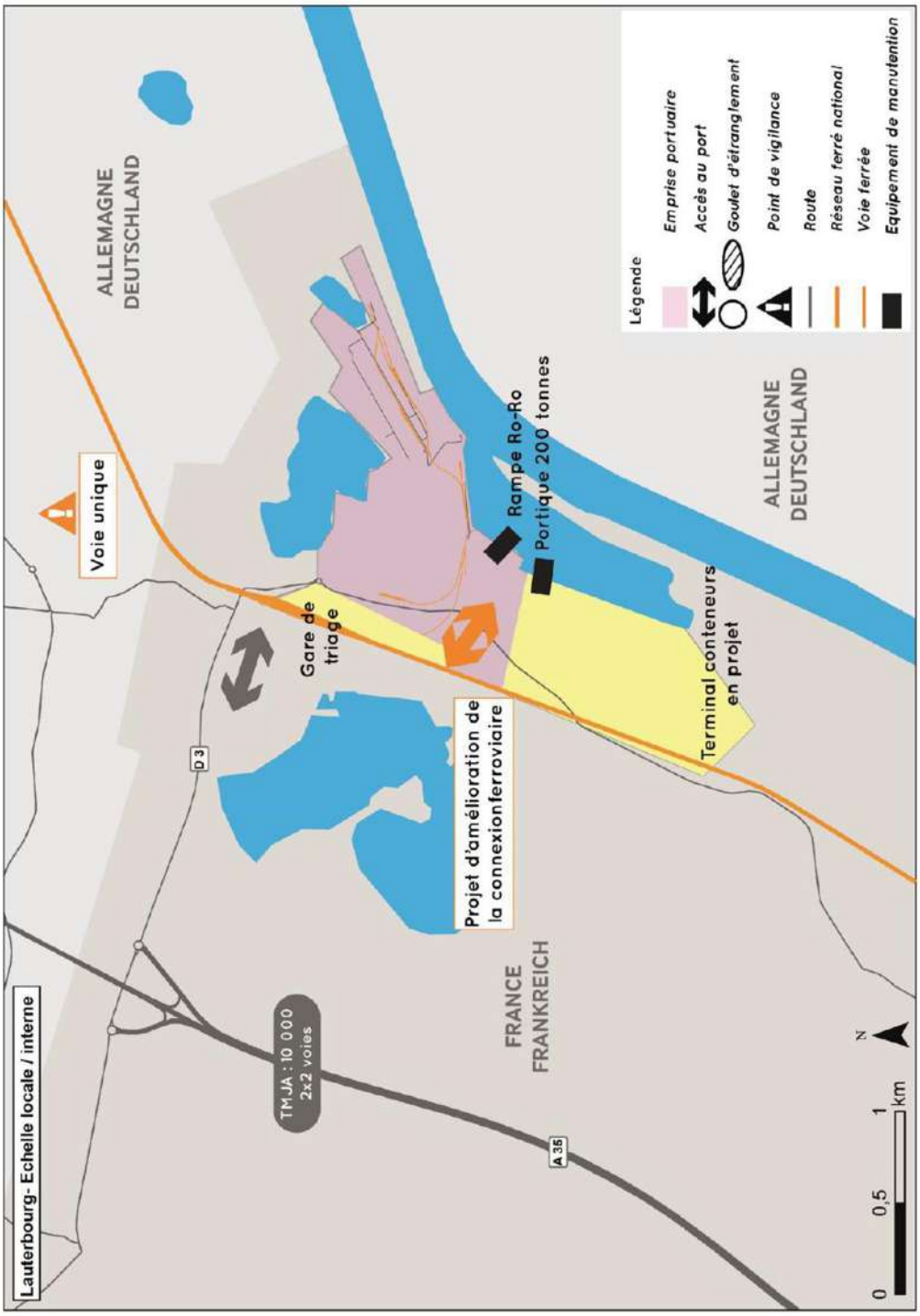


Figure 12 : Lauterbourg : carte à l'échelle locale et interne

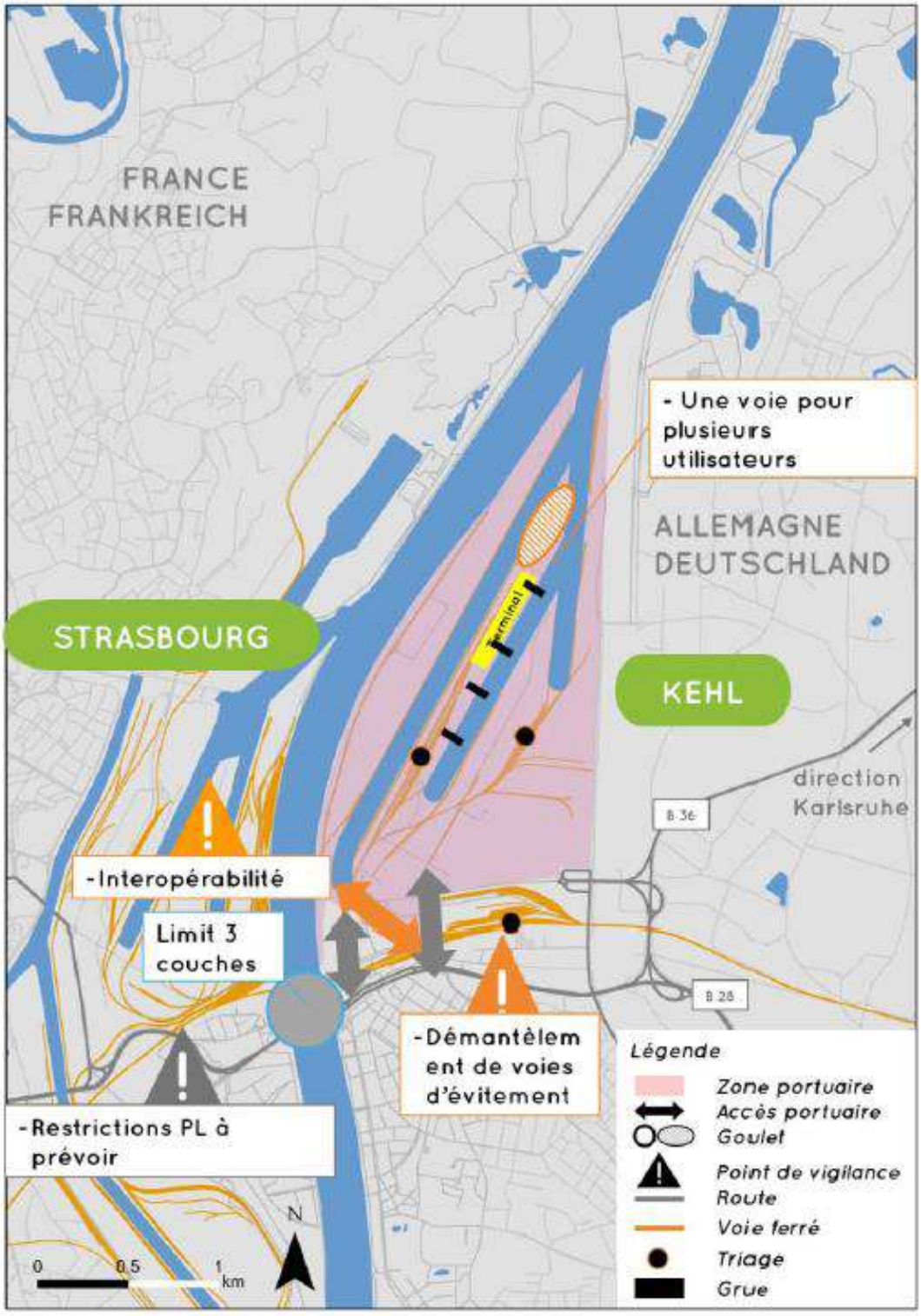


Figure 13 : Kehl : carte à l'échelle locale

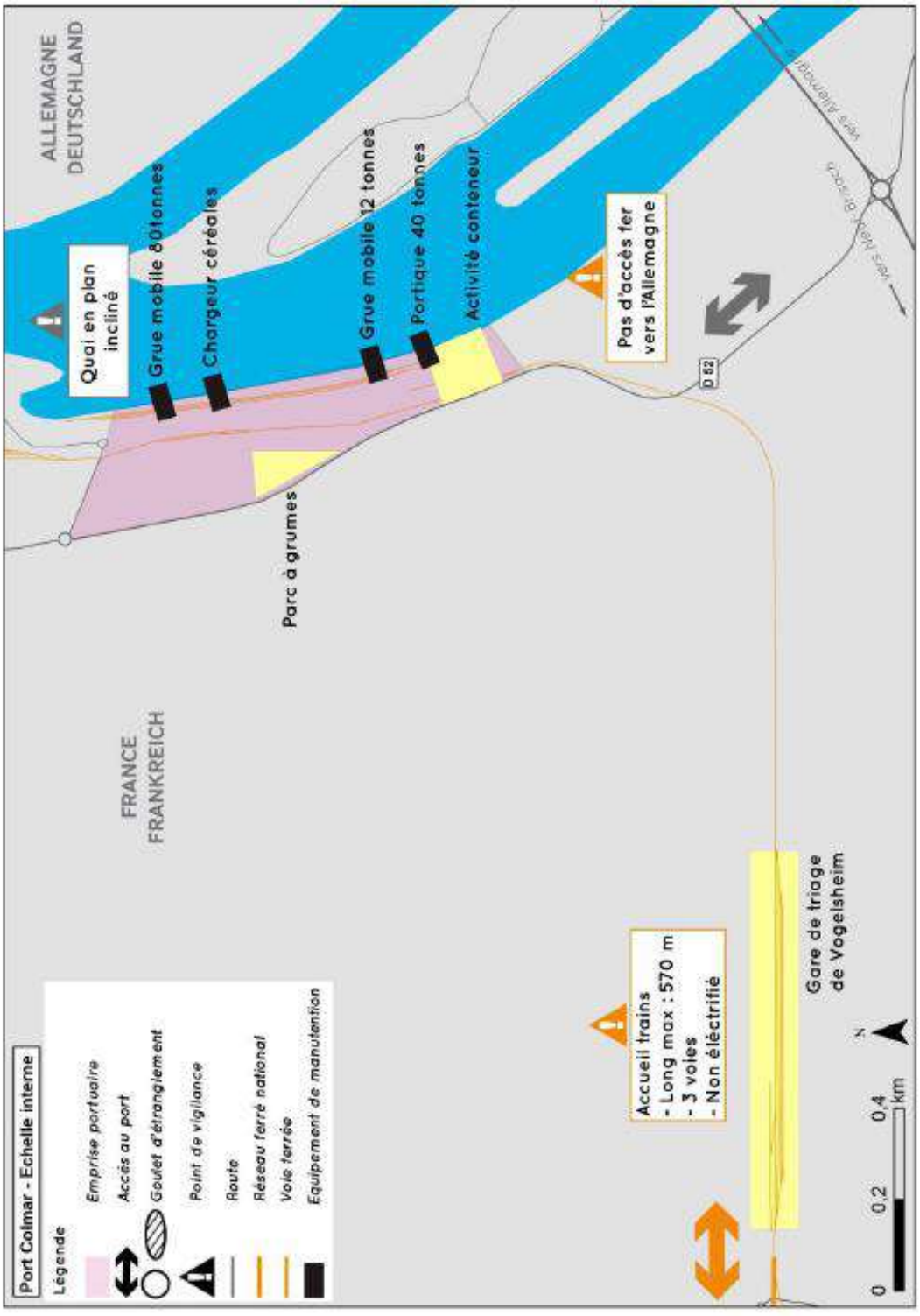


Figure 15 : Colmar : échelle interne

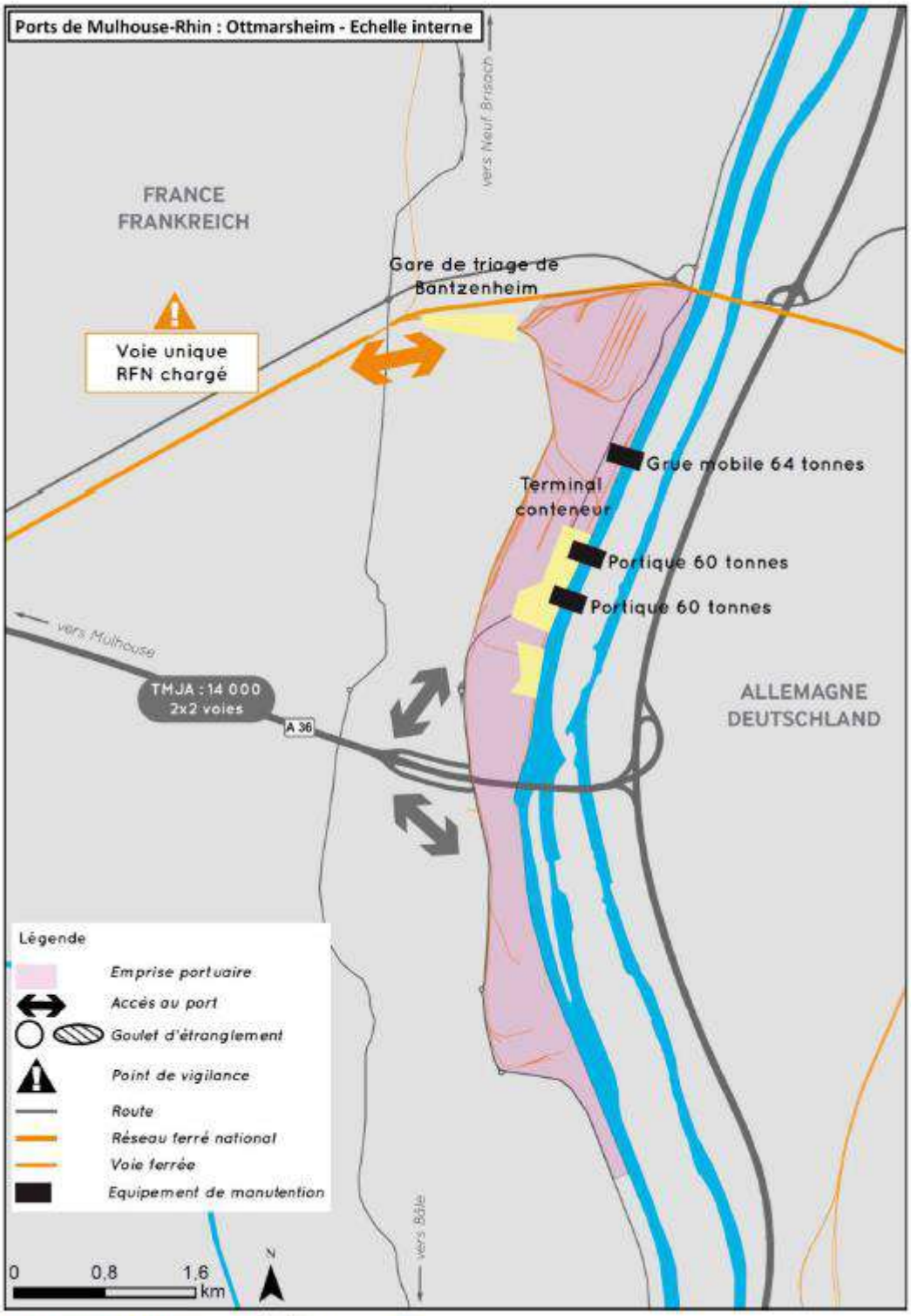


Figure 17 : Ottmarsheim : carte à l'échelle interne

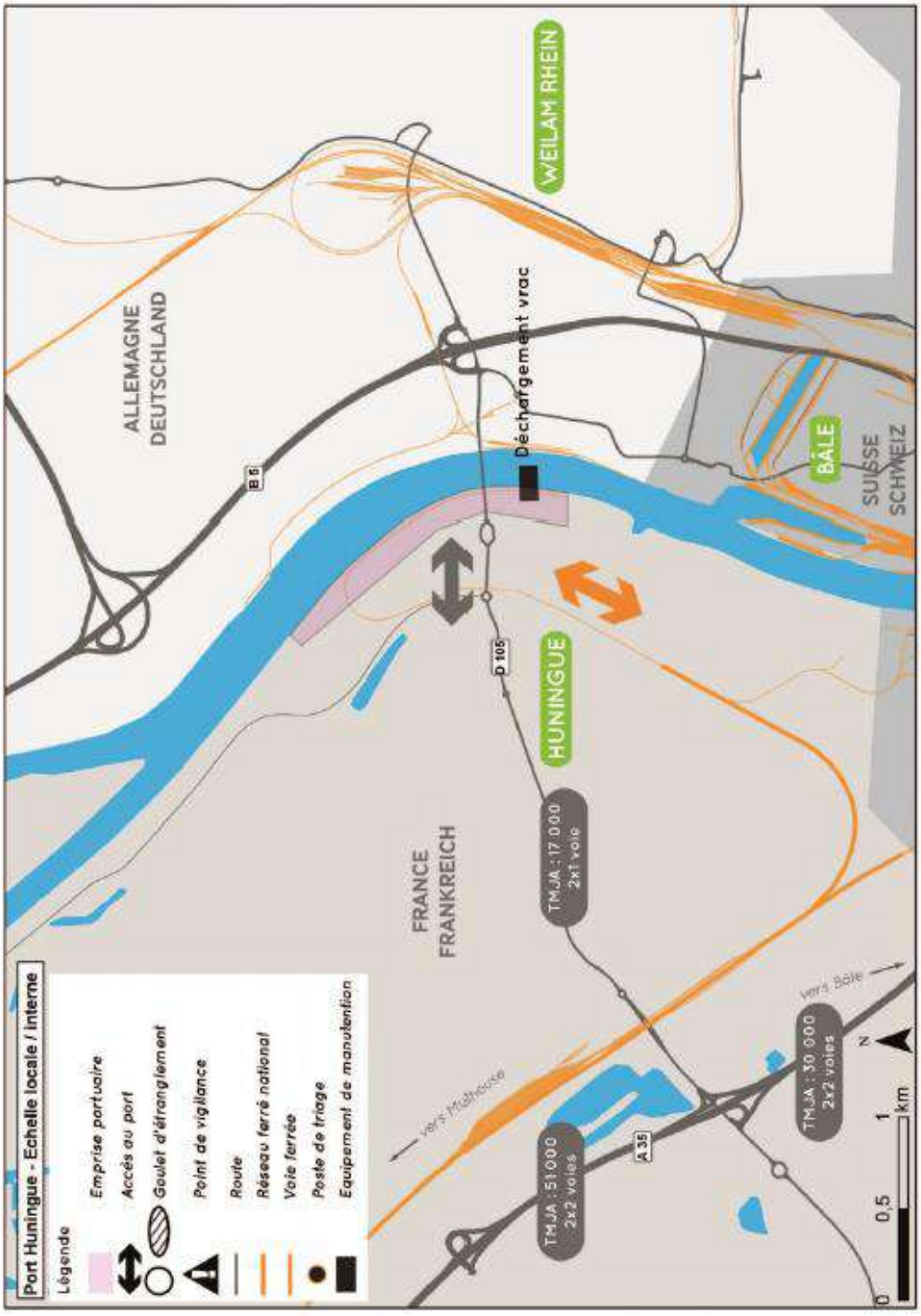


Figure 18 : Huningue : carte à l'échelle interne

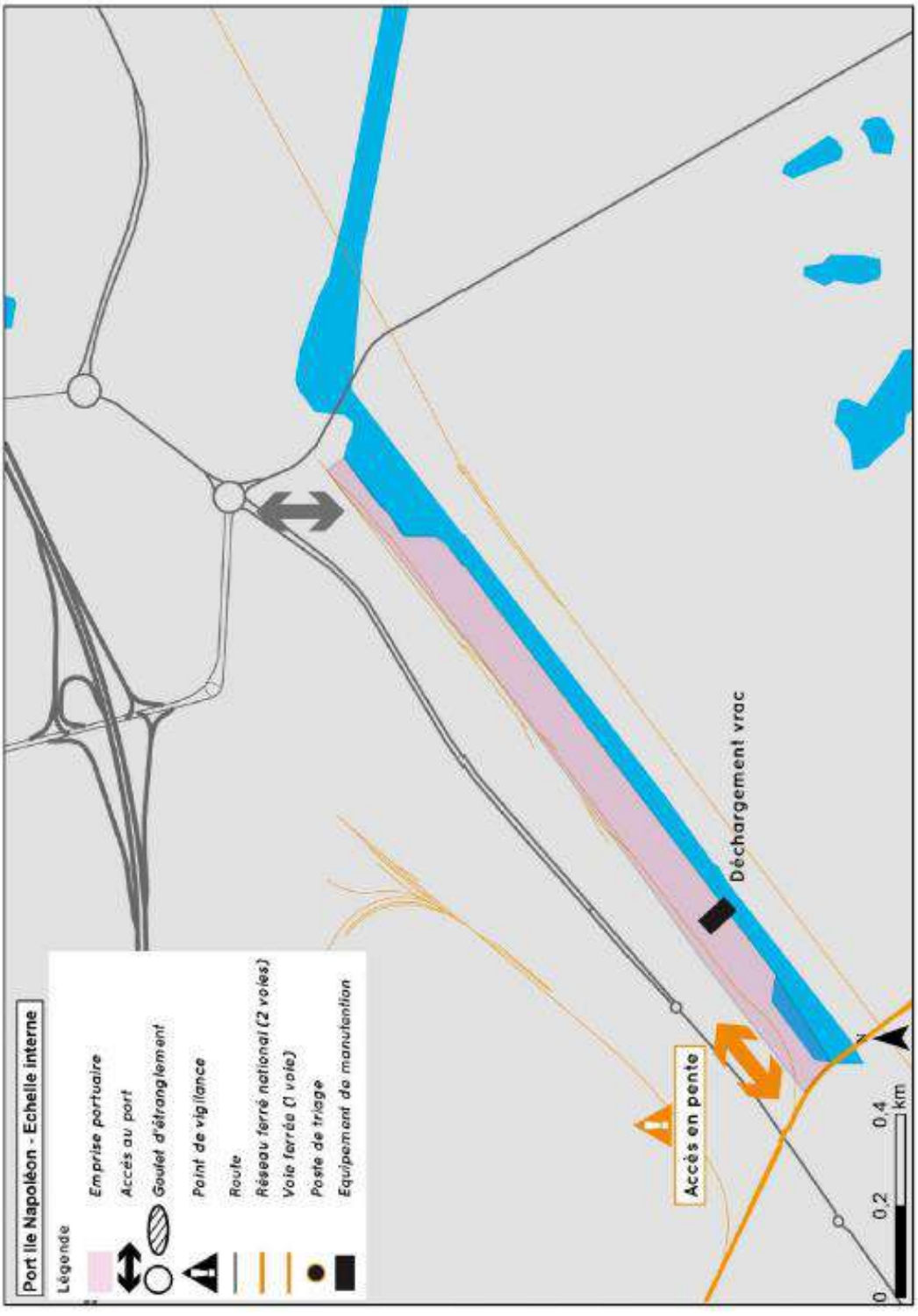


Figure 19 : Ile Napoléon : carte à l'échelle interne

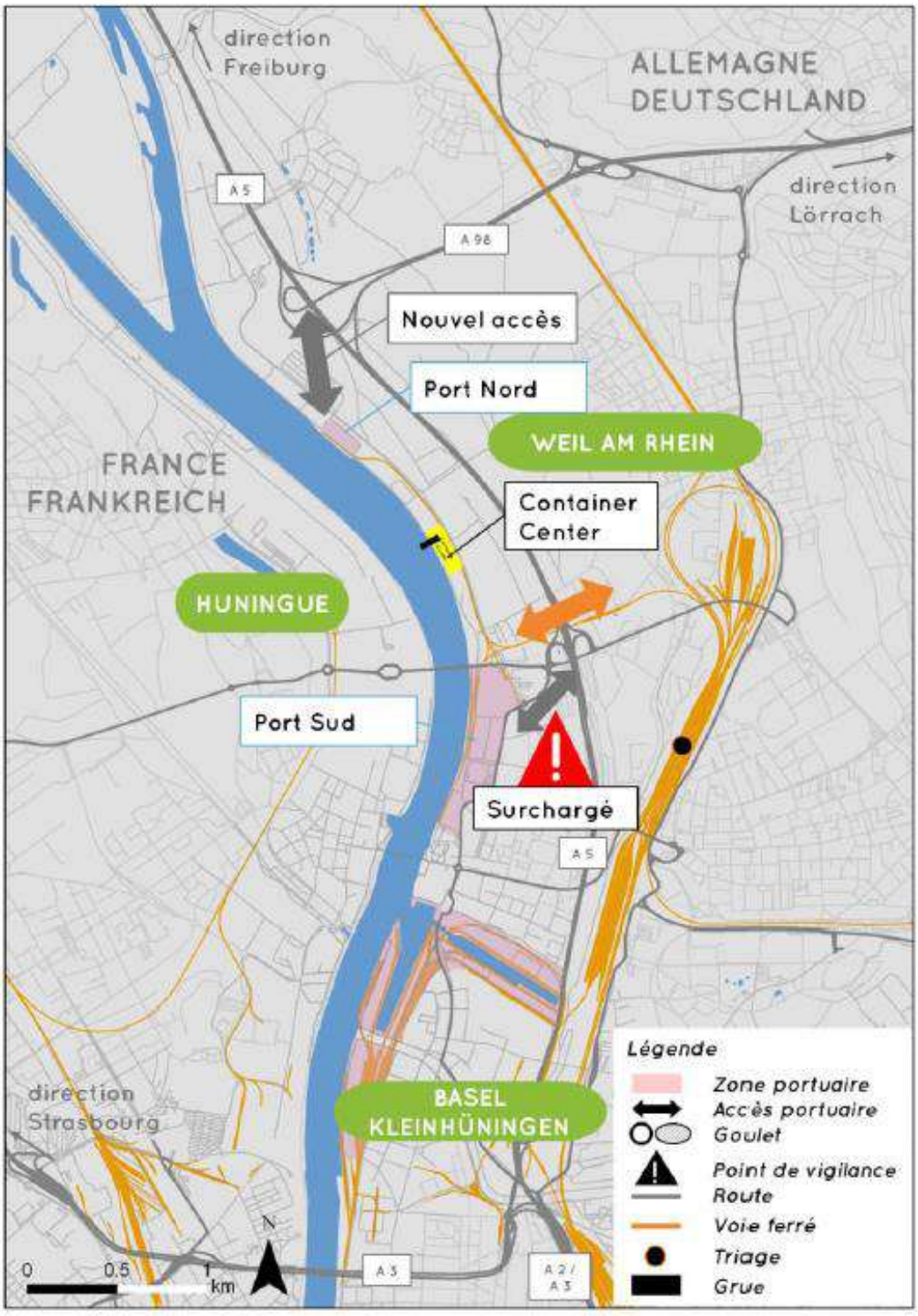


Figure 20 : Weil am Rhein: carte à l'échelle locale

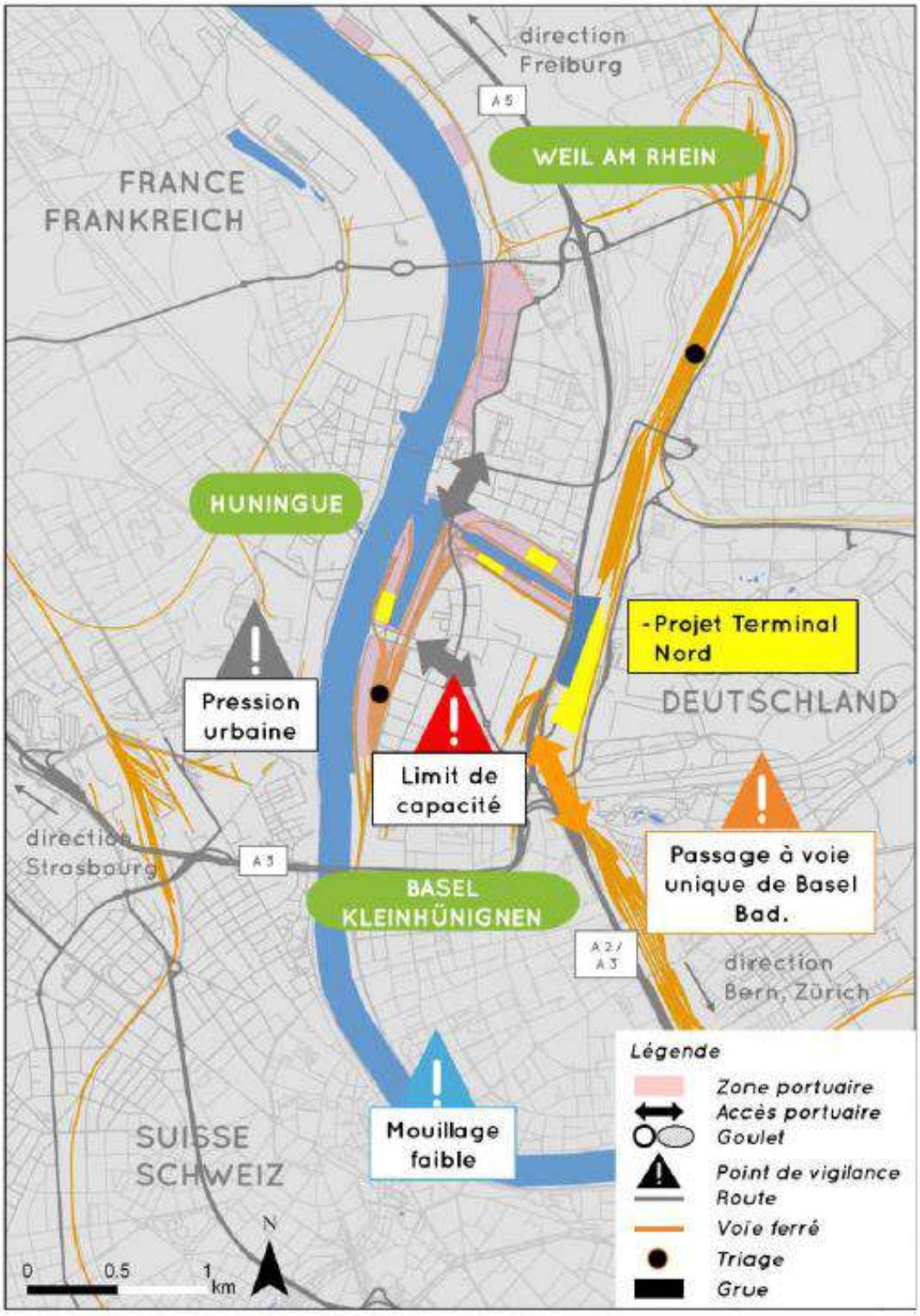


Figure 21 : Basel Kleinhüningen: carte à l'échelle locale

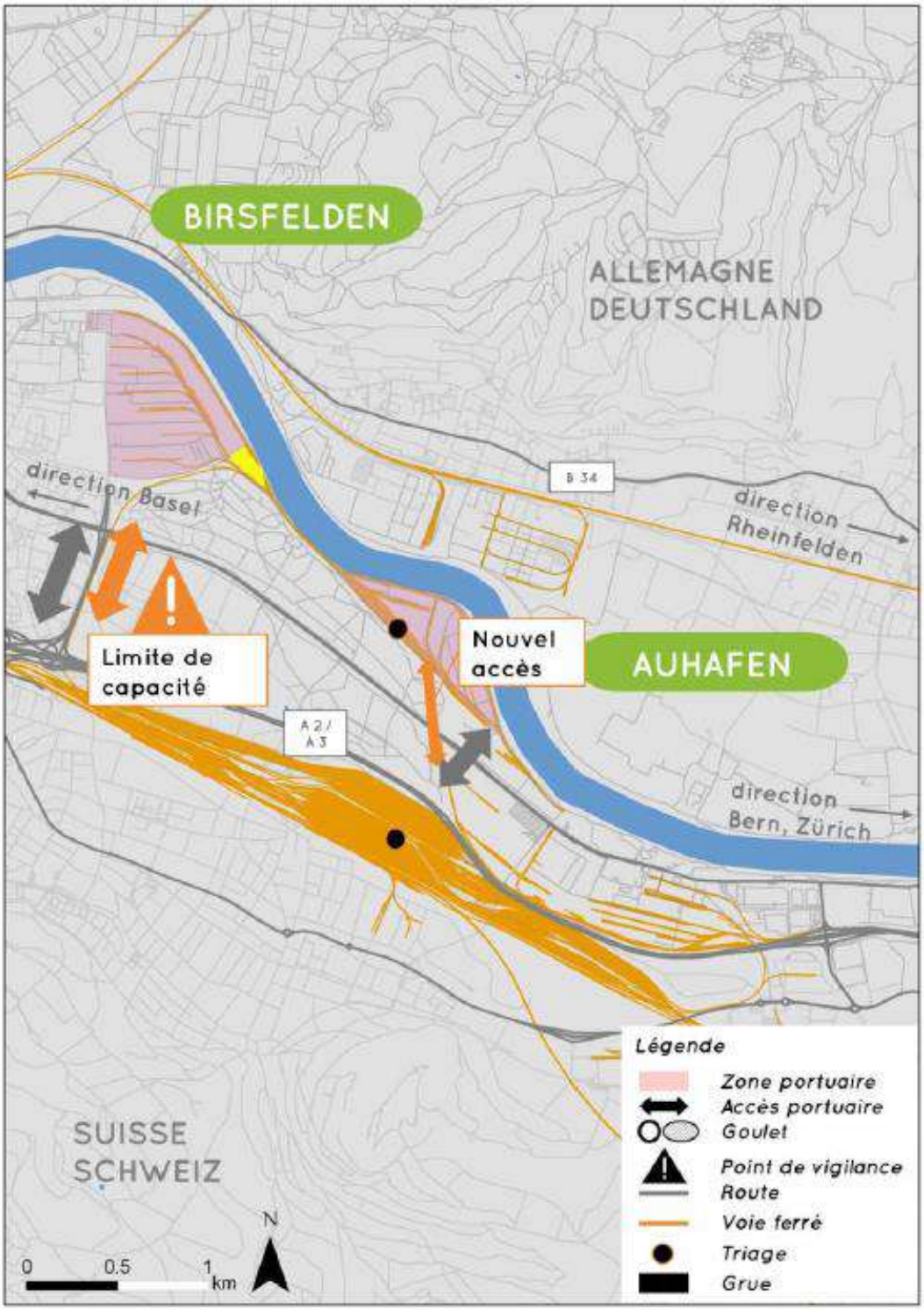


Figure 22 : Basel Birsfelden/Auhafen: carte à l'échelle locale

UPPER RHINE PORTS
A CONNECTED CORRIDOR

PARTIE 2

MASTERPLAN INTERPORTUAIRE
– RAPPORT DE SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ 3

Strasbourg, le 15 décembre 2014

Auteurs : Mensia et Steinbeis-Europa-Zentrum

MENSIA

STEINBEIS-EUROPA-ZENTRUM

Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)
Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Häfen Rheinland-Pfalz · Hafen Mannheim · RHEINHÄFEN KARLSRUHE · PAS Port Autonome de Strasbourg · Hafenverwaltung Kehl · Port Rhénan · RheinPorts

Sommaire

SYNTHESE DES PROJETS IDENTIFIES DANS LE CADRE DU MASTERPLAN POUR REPONDRE AUX ENJEUX LOGISTIQUES DU RHIN SUPERIEUR 4

1. OBJECTIFS DU MASTERPLAN ET MODALITES DE HIERARCHISATION DES PROJETS 4

1.1 Objectifs du masterplan Upper Rhine Ports 4

1.2 Modalités d'identification et de hiérarchisation des projets 5

2. PROJETS RETENUS DANS LE CADRE DU MASTERPLAN 6

2.1 Actions et projets communs 6

2.1.1 Création d'un port community system 6

2.1.2 Structuration et promotion de l'offre logistique du Rhin Supérieur 7

2.1.3 Développement de partenariats stratégiques 9

2.2 Projets d'investissements 10

2.2.1 Accessibilité ferroviaire 10

2.2.2 Accessibilité routière 11

2.2.3 Développement de la capacité de traitement ferroviaire 13

2.2.4 Perfectionnement de l'interface fluviale 15

2.2.5 Amélioration des capacités de traitement portuaires 16

3. PHASAGE PREVISIONNEL DU MASTERPLAN 18

LES PROGRAMMES D'AIDE EUROPEENS 19

4. POSSIBILITES DE FINANCEMENT EUROPEEN DES PROJETS 19

4.1 Interreg A et B 20

4.2 RTE-T/MIE 28

4.3 Horizon 2020 30

4.4 Les fond structurels européens 32

4.5 Les possibilités de financement pour les domaines de travail identifiés dans le cadre d'une coopération 32

4.6 Exemples de projets européens avec participation des ports **34**

ANNEXE **36**

1. EXEMPLE DE FICHE DE CARACTERISATION DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS **36**

SYNTHESE DES PROJETS IDENTIFIES DANS LE CADRE DU MASTERPLAN POUR REPONDRE AUX ENJEUX LOGISTIQUES DU RHIN SUPERIEUR

1. Objectifs du masterplan et modalités de hiérarchisation des projets

1.1 Objectifs du masterplan Upper Rhine Ports

La démarche de coopération initiée par les ports du Rhin Supérieur a pour objectif d'identifier et de conduire les actions et les projets d'investissements qui, mis en œuvre de manière coordonnée, auront un impact d'autant plus fort sur la performance logistique du Rhin Supérieur. Sur la base des études existantes et des travaux réalisés pendant la démarche « Upper Rhine, a connected corridor », un masterplan a ainsi été défini regroupant :

- Les actions de coopération qui seront conduites par la plate-forme de gouvernance de Upper Rhine Ports (cf. 2.1),
- Les projets d'investissements qui pourraient être réalisés par les ports pour renforcer la capacité et l'interconnexion des plates-formes portuaires (cf. 2.2).

Ce masterplan n'a pas vocation à se substituer aux programmes pluriannuels d'investissements pilotés par chacun des ports. Chaque port conserve ainsi son autonomie dans la mise en œuvre de ses projets et actions de développement. En revanche, la coopération Upper Rhine Ports permet aux ports :

- D'orienter leurs investissements de capacité et de renforcement de leur accessibilité pour optimiser l'effet réseau avec les autres ports de la région,
- De porter des actions en commun qui ont une pertinence supplémentaire au niveau de la région,
- D'optimiser les modalités de financement concernant les programmes d'investissements réalisés de manière coordonnée.

Un plan d'actions et d'investissements à horizon 10 ans a donc été élaboré pour définir le cadre de la coopération portuaire. Ce masterplan répond aux besoins de transport identifiés à 20 ans (cf. Rapport Activité 2, partie 2). Il ne pourra donner sa pleine mesure qu'en s'intégrant dans les projets d'aménagement des territoires et en complément des investissements à réaliser par les gestionnaires d'infrastructures sur les réseaux magistraux. En effet, certains points durs sont identifiés au niveau des plates-formes portuaires (cf. Rapport Activité 2, partie 2, 3.) mais des difficultés majeures existent aussi sur les réseaux principaux notamment aux niveaux routier et ferroviaire (cf. partie 1, 1.2). L'optimisation de la performance logistique du corridor dépendra donc au moins autant de la réalisation des investissements nécessaires pour résorber les goulets d'étranglement sur ces réseaux. De même, les besoins fonciers liés à l'activité des plates-formes portuaires devront être intégrés dans les documents de planification d'aménagement des territoires afin de conserver au niveau régional des marges de manœuvre foncières permettant la pérennisation de l'activité industrielle et logistique.

1.2 Modalités d'identification et de hiérarchisation des projets

Le processus d'identification et de hiérarchisation des projets retenus dans le cadre du masterplan s'est déroulé en quatre étapes. Tout d'abord, un double diagnostic a été conduit pour croiser les besoins liés à l'évolution du marché à horizon 2025-2035 et les points de saturation existants ou potentiels de capacité, d'accessibilité et d'interconnexion portuaires. Ce diagnostic est le premier à être réalisé spécifiquement sur la région du Rhin Supérieur et de manière homogène pour l'ensemble des plates-formes portuaires de la région. Ce diagnostic s'est fondé sur :

- Une capitalisation de l'ensemble des études existantes qui a permis de dresser un premier état des lieux des perspectives de marché et des enjeux d'infrastructures,
- La conduite de deux études complémentaires qui ont permis, d'une part, de préciser la dynamique des flux et les principales zones d'échange et, d'autre part, d'homogénéiser la compréhension des enjeux d'infrastructures et les projets à mettre en œuvre pour y répondre.

Dans le cadre de ce diagnostic, une place très importante a été donnée à l'écoute des parties prenantes, en particulier les industriels, logisticiens et opérateurs de transport de la région. Ainsi, plus de 120 entretiens ont été conduits pour s'assurer de bien prendre en compte les attentes et les besoins des acteurs. Sur la base de ce diagnostic, deux types de projets ont été identifiés puis hiérarchisés.

- Les actions de coopération entre les neuf ports visant à créer un hub logistique trinational au sein du Rhin Supérieur,
- Les projets d'investissements portuaires constitués en programmes thématiques.

Pour les actions de coopération, un processus de travail a été mis en œuvre par les ports dans le cadre des instances de pilotage de la démarche « Upper Rhine Ports, a connected corridor » et de réunions dédiées. Ce processus a permis de faire émerger un ensemble d'actions pour répondre à l'échelle régionale aux besoins logistiques des acteurs. Ces actions ont ensuite été testées lors de deux ateliers spécifiques avec des chargeurs et des logisticiens avant une validation définitive par les autorités portuaires fin 2014. Ces actions, qui vont être conduites par les ports du Rhin Supérieur dans le cadre de la poursuite de la coopération interportuaire, peuvent être regroupées en trois axes :

- Création d'un port community system,
- Structuration et promotion de l'offre logistique du Rhin Supérieur,
- Développement de partenariats stratégiques.

En ce qui concerne les projets d'investissements portuaires, une première identification a été réalisée en analysant les projets de chaque port relatifs au renforcement de la capacité et de l'accessibilité des plates-formes portuaires. En complément, de nouveaux projets ont été identifiés, le cadre de l'étude sur les capacités, afin de pallier certaines limites spécifiques des plates-formes portuaires. Parmi ce corpus de 69 projets initiaux, 35 projets répondant spécifiquement aux objectifs du renforcement de l'accessibilité et de l'interconnexion du corridor ont été organisés au sein de 5 thématiques (accessibilité ferroviaire, accessibilité routière, développement de la capacité de traitement ferroviaire, perfectionnement de l'interface fluviale, amélioration des capacités de traitement portuaires). Ces projets qui ont une cohérence thématique pourront être intégrés dans des programmes de financement conjoints entre plusieurs ports ou mené indépendamment par les ports dans le cadre de leur politique d'investissements et selon leurs priorités stratégiques. Elle est complétée par le recensement des projets de développement de capacité portuaire (conteneurs, vrac et logistique) qui vont permettre de répondre au développement attendu des flux à horizon 2035. Enfin, cette liste de projets n'est pas figée et évoluera en fonction des priorités de la coopération Upper Rhine Ports, des choix stratégiques des ports et de l'émergence de nouveaux besoins logistiques sur la région.

2. Projets retenus dans le cadre du masterplan

2.1 Actions et projets communs

Le masterplan est basé sur un premier ensemble de projets que les ports souhaitent mener en commun. Il s'agit de différents types d'actions qui ont un sens renforcé dans le cadre de la coopération interportuaire. Pour la période 2015-2018, trois types d'actions communes ont été identifiées :

- Le déploiement d'un port community system mis en place à terme sur l'ensemble des ports de la région pour améliorer les connexions avec les grands ports de la zone ARA et entre ports du Rhin Supérieur ainsi qu'entre les différents modes de transport,
- La structuration et la promotion de l'offre logistique de la région du Rhin Supérieur pour mieux répondre aux besoins des acteurs de la zone et favoriser les actions de report modal,
- Le développement de partenariats avec les interlocuteurs clés (ports maritimes, plates-formes dans des zones cibles, gestionnaires d'infrastructures,…).

2.1.1 Création d'un port community system

La gestion de l'information est un facteur clé de la performance de la chaine logistique. Les systèmes d'information ont ainsi un rôle croissant dans l'organisation des flux. Les ports, en tant qu'interface entre les différents acteurs de la chaine de transport, ont un rôle structurant dans la construction de systèmes permettant des échanges fluides et performants entre les systèmes informatiques privés de l'ensemble des acteurs.

Les grands ports maritimes ont ainsi développé des systèmes permettant d'optimiser la performance des opérations physiques, administratives et commerciales. Ces systèmes d'information, qui impliquent l'ensemble des acteurs de la chaine tout en garantissant une confidentialité sur les données clés, constituent un atout décisif pour renforcer la compétitivité des solutions logistiques.

Plusieurs ports intérieurs en Europe (comme Duisbourg, Paris ou Lyon) ont eux aussi développé des port community system afin :

- D'offrir aux opérateurs de terminal, aux transporteurs et aux chargeurs un flux d'information pertinent et actualisé en temps réel permettant d'optimiser leurs opérations,
- De renforcer leur connexion aux grands ports maritimes en interfaçant leur système avec celui de leurs ports de débouchés.

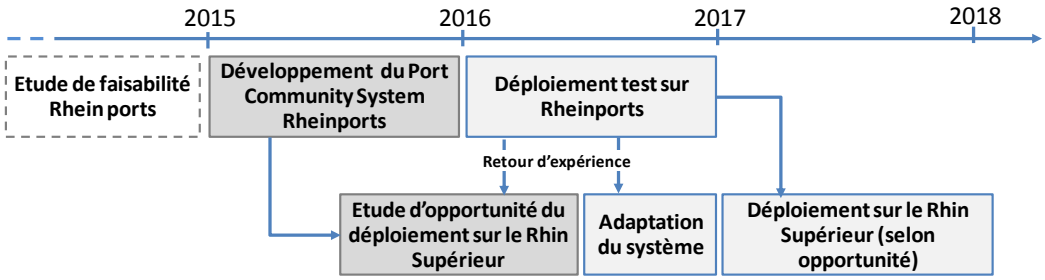
Pour les ports du Rhin Supérieur, le développement d'un tel système est primordial pour gommer les effets frontières et faciliter la cohabitation entre l'ensemble des systèmes développés par les terminaux publics et privés. RheinPorts Bâle-Mulhouse-Weil, se sont d'ores et déjà positionnés sur cette problématique en initiant la mise en place d'un port community system permettant de faciliter la mise en relation de leurs places portuaires trinationales. L'enjeu pour ces ports est d'autant plus important que la cohabitation des systèmes douaniers peut constituer une contrainte pour les acteurs de la zone.

Un projet novateur, impliquant l'ensemble des acteurs privés des places portuaires et les ports maritimes, a donc été développé dans le cadre du projet Interreg IV B NOE CCP 21 spécifiquement sur les flux conteneurisés. Il a permis de définir précisément le cahier des charges fonctionnel et technique de ce système d'informations. Ce système permettra de répondre aux difficultés qui ont été confirmées par les acteurs dans le cadre de la démarche Upper Rhine Ports :

- Suivi de la marchandise à perfectionner (notamment en ce qui concerne la relation par mode ferroviaire),
- Complexité des procédures de dédouanement (notamment avec la Suisse),
- Faible disponibilité des conteneurs vides sur la région,
- Manque d'information sur le temps de passage aux écluses.

Le projet Rheinports a donc vocation à être implémenté en version expérimentale au 1er janvier 2016 sur les ports Bâle, Ottmarsheim et Weil am Rhein. Il s'agit ainsi de créer une plate-forme dématérialisée accessible aux chargeurs et aux transitaires. Cette plate-forme permettra le suivi et le traitement douanier des conteneurs et collectera les besoins en termes de conteneurs vides pour faciliter la mise en relation avec les armateurs. Cette plate-forme sera connectée avec les systèmes d'information d'autres parties prenantes (EDF-VNF (gestion des écluses et niveau des eaux), ports maritimes (gestion des barges et navettes ferroviaires),…) afin de regrouper l'ensemble des informations nécessaires aux opérateurs et aux chargeurs pour optimiser leurs flux logistiques.

Au cours de la phase expérimentale (2015-2016), une analyse de faisabilité et de déploiement sur l'ensemble des ports conteneurs du Rhin Supérieur sera conduite. Cette analyse associera l'ensemble des acteurs de la région du Rhin Supérieur et permettra d'identifier les éventuelles évolutions nécessaires pour s'adapter aux spécificités de chacune des plates-formes du Rhin Supérieur. Au terme de cette phase expérimentale, un retour d'expérience sera réalisé par les acteurs de Rheinports afin de perfectionner la plate-forme et de préparer son déploiement sur l'ensemble du Rhin Supérieur.



2.1.2 Structuration et promotion de l'offre logistique du Rhin Supérieur

La démarche conduite par les ports du Rhin Supérieur a mis en lumière les difficultés rencontrées par les acteurs pour accéder à une information exhaustive et homogène sur l'offre et les acteurs logistiques de la Région du Rhin Supérieur (cf. Rapport Activité 2, partie 2, 2.2). Dans la mesure où la structuration d'une information logistique performante est un facteur clé de succès pour le développement de solutions mutualisées (notamment multimodale), les ports du Rhin Supérieur ont défini deux axes de travail en commun permettant d'améliorer la connaissance de l'offre par les acteurs.

D'une part, il s'agit de créer un portail commun recensant l'ensemble des solutions logistiques existantes au niveau du Rhin Supérieur. Ce portail sera, dans un premier temps, structuré à partir des éléments issus de la démarche Upper Rhine Ports :

- Le site internet commun des 9 ports qui servira de base au portail commun,
- Les données collectées dans le cadre des études qui permettront d'alimenter ce portail (services offerts, coordonnées et offres des acteurs, disponibilité foncière, ...)

Dans un deuxième temps, ces informations seront enrichies avec l'appui des acteurs économiques présents sur la zone pour préciser les offres logistiques mais aussi les opportunités

de mutualisation (disponibilité de wagons, partage de cales, mutualisation de traction ferroviaire sur une O/D donnée,…).

Pour accompagner le développement de ce portail et favoriser la mise en relation d'acteurs de plates-formes différentes, des actions ciblées seront réalisées par les ports du Rhin Supérieur qui se traduiront en particulier par :

- L'organisation d'évènements au niveau du Rhin Supérieur par filière ou par mode pour favoriser la mise en relation entre acteurs,
- La création d'informations ciblées par catégories d'acteurs régionaux afin de faire connaitre les initiatives en faveur du report modal et les évolutions de l'offre de services,
- La mobilisation d'équipes projet interportuaires pour répondre à des besoins ciblés nécessitant une solution à l'échelle de plusieurs ports (ex : solutions colis lourds).

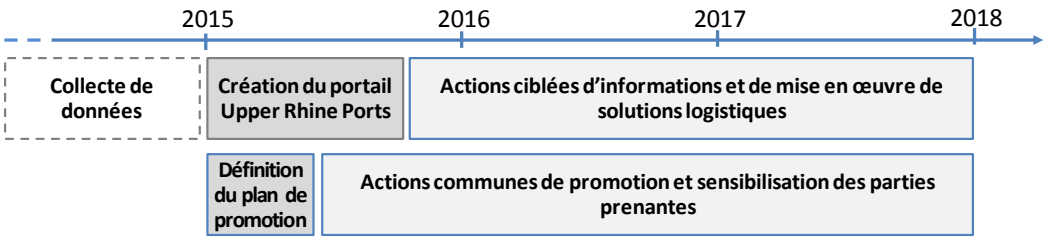
Le retour d'expérience issu de la réalisation de ces différentes actions sera réalisé afin d'évaluer l'opportunité de créer des guichets uniques pour certaines filières à l'échelle des neuf ports.

D'autre part, les ports du Rhin Supérieur souhaitent élaborer un plan de promotion en commun de leur offre logistique au niveau régional, national et européen. La mise en commun des moyens de communication et la mutualisation de certaines dépenses engendrées par la promotion internationale permettra de développer la visibilité des ports du Rhin Supérieur vis-à-vis des parties prenantes économiques et institutionnelles. Ce plan de promotion qui sera élaboré en 2015 dans le cadre du nouveau projet porté par les ports du Rhin Supérieur sera décliné selon trois axes.

Le premier axe concernera l'organisation d'un événement professionnel portuaire annuel à l'échelle du Rhin Supérieur. Cet événement visera à valoriser la qualité de l'offre logistique des ports du Rhin Supérieur et à mettre en avant les initiatives et innovations des professionnels locaux en faveur du report modal et de la multimodalité.

Le deuxième axe de coopération concernera la participation aux grands salons professionnels. Il s'agira de renforcer la présence des ports du Rhin Supérieur dans ce type d'évènements en capitalisant sur les différents évènements où les ports participent déjà de manière séparée mais aussi en identifiant des évènements (notamment au niveau européen et international) où la participation d'Upper Rhine Ports pourrait apporter une visibilité supplémentaire aux places portuaires.

Le troisième axe concerne les actions de sensibilisation des décideurs publics mais aussi du grand public. Ces actions de sensibilisation, dont la portée sera renforcée par l'alliance des neuf ports, viseront à valoriser l'action des ports dans le développement économique de la région du Rhin Supérieur et à favoriser la prise en compte des besoins identifiés par les ports en termes d'aménagement urbain et de développement d'infrastructures sur les réseaux magistraux (partie 1, 1.2). A ce titre, Upper Rhine Ports participera à part entière aux groupements de réflexion régionaux, nationaux et européens sur le développement des infrastructures (ex : Code 24).



2.1.3 Développement de partenariats stratégiques

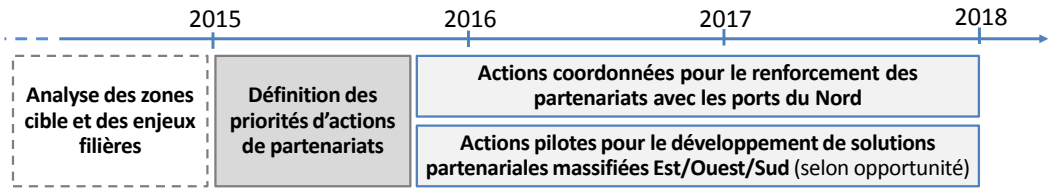
Le troisième type d'actions communes identifiées dans le cadre de la démarche Upper Rhine Ports concerne le développement de partenariats stratégiques avec les ports maritimes mais aussi avec des plates-formes dans des régions de l'hinterland potentiel des ports du Rhin Supérieur. Les ports du Rhin Supérieur ont d'ores et déjà noué des relations individuelles avec certains ports ou plates-formes (en particulier les ports maritimes) mais ils identifient, par leur action coordonnée, un effet de levier important pour développer la pertinence et le nombre de ces partenariats. Ensemble, les ports du Rhin Supérieur bénéficieront effectivement :

- d'une taille critique pour devenir un acteur de poids pour les ports du Range Nord,
- d'une capacité accrue pour analyser la pertinence des partenariats logistiques et les mettre en œuvre selon opportunités.

Or, la constitution d'un réseau de partenariats logistiques est un enjeu fort pour la région du Rhin Supérieur. D'une part, le renforcement des relations avec les ports de débouchés naturels (Anvers et Rotterdam) doit permettre une meilleure prise en compte des contraintes et des besoins des acteurs de l'hinterland de la région du Rhin Supérieur (optimisation des flux d'information, études de marché communes, actions d'amorçage de services massifiés,…). Les ports d'Anvers et de Rotterdam, sollicités lors de la démarche Upper Rhine Ports se sont montrés très intéressés par la coopération des ports intérieurs qui constitue une opportunité pour pallier l'éclatement des responsabilités et la multiplication des interlocuteurs.

D'autre part, l'offre de transport de/vers la région du Rhin Supérieur est très lacunaire sur les régions alternatives aux ports du Range Nord (cf. Rapport Activité 2, partie 2.1). L'étude et la mise en place de nouvelles liaisons nécessitent une capacité de prospection qui est consommatrice de moyens. Les opérateurs de transport rencontrés dans le cadre de la démarche ont confirmé que cela constituait un facteur limitant pour le développement de nouvelles liaisons. Ensemble, les neuf ports auront une capacité accrue pour générer ces analyses sur certaines filières et/ou certains axes prioritaires et identifier les acteurs clé. A noter que plusieurs acteurs se sont déjà manifestés pour initier un travail en commun avec les Upper Rhine Ports (Haropa, port de Vienne, …).

La mise en place de ces actions de partenariats s'appuiera sur un plan d'actions partagé réalisé dans le cadre de la poursuite de la coopération à partir des éléments d'études et d'analyse rassemblés lors de la démarche Upper Rhine Ports. Les priorités d'actions seront définies collectivement mais n'auront pas vocation à être conduites par les neuf ports. Ainsi, selon les actions et l'intérêt des ports, des équipes opérationnelles (de composition variable et évolutive) conduiront des actions spécifiques à destination de certaines zones ou de certaines filières. Les résultats seront partagés au sein des instances de gouvernance de la coopération portuaire pour partager la pertinence de ces actions et l'opportunité de les développer.



2.2 Projets d'investissements

Le masterplan Upper Rhine Ports est aussi composé d'un ensemble de projets d'investissements sur les plates-formes portuaires. Ces projets ont en premier lieu fait l'objet d'une caractérisation homogène dans le cadre de l'étude de capacités[1] (cf. fiche illustrative en annexe). Ils ont ensuite été sélectionnés et regroupés en 4 thématiques, cohérentes en termes d'objectifs, de nature de projets mais aussi d'horizon de réalisation.

L'analyse réalisée dans le cadre de l'élaboration du masterplan a fait émerger une notion de priorité non par projet, mais par thématique. Ces thématiques sont présentées ci-après par ordre de priorité pour renforcer la performance trimodale de la région du Rhin Supérieur :

- **Priorité 1 : Améliorer l'accessibilité ferroviaire des ports** pour sécuriser la connexion avec l'hinterland ferroviaire des ports
- **Priorité 1 (bis) : Améliorer l'accessibilité routière des ports** pour développer les trafics et assurer les pré/post-acheminements des solutions fluviales et ferroviaires
- **Priorité 2 : Développer les capacités de traitement ferroviaire des ports** pour être en mesure de répondre à l'augmentation attendue des trafics.
- **Priorité 3 : Perfectionner l'interface fluviale** pour optimiser l'utilisation des moyens de manutention et s'adapter à l'augmentation des capacités de transport

Ces 4 thématiques constituent la feuille de route commune aux ports du Rhin Supérieur, pour renforcer l'attractivité des plateformes multimodales et encourager le report modal, en cohérence avec la démarche des corridors RTE-T de l'Union Européenne.

En complément, les ports ont identifié des projets de **développement des capacités des terminaux portuaires** pour répondre à l'augmentation attendue des trafics. Ces projets apporteront un dynamisme supplémentaire à l'offre logistique de la région du Rhin Supérieur. Ils sont mentionnés en annexe du masterplan, focalisé sur les enjeux d'accessibilité et d'interconnexion.

2.2.1 Accessibilité ferroviaire

La première thématique concerne l'accessibilité ferroviaire des plates-formes portuaires qui, pour certaines d'entre elles, disposent d'une liaison contrainte avec le réseau magistral (cf. Rapport Activité 2, partie 2, 3.2). 7 projets sont ainsi spécifiquement identifiés pour pallier cette faiblesse qui pénalise la performance et donc la compétitivité du mode ferroviaire.

Tout d'abord, le port de Bâle est particulièrement concerné avec 3 projets visant à renforcer l'accessibilité ferroviaire du port. Celle-ci est effectivement particulièrement contrainte alors que le port a réalisé en 2012 plus de 5 Mt de flux ferroviaires (soit près de 30% de part modale). Le premier projet concerne la création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre la gare de Birsfelden et la zone industrielle de Schweizerhalle qui permettrait de doubler la capacité d'accès au port. Ce projet, prévu à horizon 2020 et d'un montant estimé à 10 M€, est décisif pour éviter la saturation de l'accès au port de Birsfelden/Auhafen qui est actuellement desservi par une voie unique non-électrifiée. D'autre part, les deux autres projets pour le port de Bâle sont relatifs à la vétusté des postes d'aiguillage des gares de Birsfelden et Kleinhüningen. Ces postes sont des facteurs limitant des trafics ferroviaires en entrée/sortie des ports. Leur remplacement est prévu à horizon 2020 pour des montants respectifs de 10 M€ et 8 M€.

Les ports de Wörth et Mulhouse sont aussi concernés par des projets d'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de leurs plates-formes. Pour Wörth, ce projet concerne le rachat d'une deuxième voie d'accès au port (voie déjà existante). Ce projet, d'un montant estimé à 3 M€, est

[1] Upper Rhine Ports, *Analyse des capacités et du niveau de connectivite des plates-formes portuaires – Annexe Chantier 2 – Fiches Projets*, Setec/Stratec/Progtrans, Octobre 2014

notamment lié à la construction du nouveau terminal conteneurs qui devrait générer des trafics ferroviaires significatifs.

Illustration du gain associé au projet de rachat d'une 2ème voie fer du port de Wörth (cf. détail par projet[2])

Le doublement de la capacité d'accès permettra de traiter 2 à 3 trains complets supplémentaires par jour soit 47 000 EVP /an (2,5 trains x 68 EVP/train x 275 jours/an)
Sur la base du différentiel de coût route/fer constaté entre les ports du Rhin Supérieur et le port de Rotterdam (115€), le gain annuel pour les chargeurs grâce au report modal est estimé à environ 5,4 M€ / an (47 000 EVP/an x 115 €/EVP)

Pour Mulhouse, le projet concerne l'électrification de la voie d'accès au port (environ 1 M€) afin de limiter les contraintes liées aux changements de locomotive pour certains trafics.

Enfin, la capacité de la gare d'accueil de Port du Rhin est le facteur limitant principal de l'accès au port de Strasbourg. Un projet à horizon 2020-2025 est donc en cours de définition afin d'augmenter la capacité de cette gare pour accompagner la forte croissance attendue des trafics ferroviaires. Afin de développer la capacité de traitement de la gare de Port du Rhin, il est nécessaire, d'une part, d'augmenter la longueur utile de certaines voies (pour disposer de 2 voies de traitement de trains de 750 m) et, d'autre part, d'électrifier certaines voies (a minima passage à 6 voies électrifiées). Ce projet a fait l'objet d'une étude préliminaire dans le cadre de la démarche Upper Rhine Ports qui a permis d'élaborer trois scénarios opérationnels pour la réalisation de ces aménagements (estimation préliminaire de 4 à 6 M€ selon les scénarios).

Synthèse des projets relatifs à l'accessibilité ferroviaire

Port	Caractérisation du projet	Horizon temporel	Coût (est.)
Bâle	Nouvelle liaison ferroviaire entre la gare de Birsfelden et la zone industrielle de Schweizerhalle	2015-2020	15 M€
Bâle	Nouveau poste d'aiguillage à la gare de Kleinhüningen	2015-2020	8 M€
Bâle	Nouveau poste d'aiguillage à la gare de Birsfelden	2015-2020	10 M€
Wörth	Acquisition d'une deuxième voie ferrée de contournement	2015-2020	3 M€
Mulhouse	Amélioration de la desserte ferroviaire d'Ottmarsheim	2015-2020	1 M€
Strasbourg	Renforcement des capacités d'accueil de la gare de Port du Rhin	2020-2025	4-6 M€

2.2.2 Accessibilité routière

La deuxième thématique concerne l'accessibilité routière des plates-formes portuaires qui présente des limites pour 7 des 9 ports du Rhin Supérieur. Or, l'accessibilité routière est un enjeu décisif pour les ports. D'une part, les flux portuaires sont majoritairement routiers et la qualité des accès est donc un facteur clé du dynamisme de l'activité des plates-formes portuaires. D'autre part, les pré/post-acheminements routiers sont un maillon essentiel des flux multimodaux. Les ports ont donc recensé 8 projets susceptibles de répondre à

[2] Upper Rhine Ports, *Analyse des capacités et du niveau de connectivite des plates-formes portuaires – Annexe Chantier 2 – Fiches Projets*, Setec/Stratec/Progtrans, Octobre 2014

l'accroissement prévisionnel des flux et aux difficultés déjà identifiées (cf. Rapport Activité 2, partie 2, 3.3).

Le premier axe de progrès pour les ports du Rhin Supérieur concerne la congestion de certains accès routiers portuaires. C'est notamment le cas de Ludwigshafen. L'accès au port de Kaiserwörthafen de/vers la route nationale B44 est d'ores et déjà saturé (une seule voie). Le port prévoit donc de construire un nouvel itinéraire afin de doubler la capacité. Le montant prévisionnel du projet est de 15 M€.

La problématique est similaire pour le port de Weil-Am-Rhein en ce qui concerne la liaison avec l'A5 par la rue de Colmar. La capacité résiduelle sur cet axe est estimée à moins de 20% et ne permettra pas d'accueillir la croissance attendue des trafics. Un nouvel accès à l'autoroute (10 M€ d'investissements) est donc prévu à horizon 2017.

Les ports de Strasbourg et de Bâle sont eux aussi confrontés à des contraintes de congestion sur certains de leurs accès routiers. Ces contraintes sont renforcées par la traversée par ces axes de zones urbaines ce qui engendre une saturation d'autant plus critique et une acceptabilité des trafics poids-lourds limitée. Le port de Strasbourg a donc pour projet de créer un nouvel accès au port par le Nord dédié au poids lourd en viabilisant une voie existante (10 M€). Ce projet permettra de pérenniser la bonne qualité des accès routiers à moyen terme.

Illustration du gain associé au projet d'accès Nord de Strasbourg (cf. détail par projet[3])

Sur la base des flux de poids-lourds de vrac liquide (260 PL / jour) dans le cas d'un accès Nord dédié au port à pétrole, le gain engendré par ce nouvel accès est estimé à 5 Km en moyenne par poids-lourd.
En valorisant le temps et le différentiel kilométrique, on peut estimer le gain pour les chargeurs/transporteurs à 800 K€/an à horizon 2025.

Pour le port de Bâle, il s'agit de créer un nouvel accès direct entre les autoroutes A5 et A2 et le port de Kleinhüningen. Ce projet, évalué à 45 M€, sera d'autant plus crucial dans la perspective de la mise en service du Terminal Nord.

Les projets routiers concernent aussi la fluidification des flux au sein des plates-formes portuaires. Ainsi, un nouveau parking va être créé par le port de Ludwigshafen à l'entrée de la plate-forme de Kaiserwörthafen (budget prévisionnel inférieur à 5 M€). Ce parking permettra de limiter le stationnement sur les voiries du port, notamment des poids-lourds, qui engendrent des phénomènes de congestion internes au port. L'accès aux terminaux conteneurs est aussi limité dans les ports de Mannheim et de Wörth-am-Rhein. A Mannheim, la création d'une nouvelle voie de circulation au Sud du terminal conteneurs (6,5 M€) permettra de fluidifier l'accès au terminal Contargo. A Wörth, le prolongement de la K25, estimé à 2,1M€, permettra de délester la route d'accès au terminal conteneurs.

Enfin, le port de Mulhouse identifie la nécessité de développer un accès routier colis lourds et exceptionnels pour la plate-forme d'Ottmarsheim. La création de cet accès a pour objectif de développer cette activité. Plusieurs adaptations de l'infrastructure routière seront nécessaires à la réalisation de ces trafics (ponts, renforcement ouvrages…) pour un montant estimé à 12 M€.

[3] Upper Rhine Ports, *Analyse des capacités et du niveau de connectivite des plates-formes portuaires – Annexe Chantier 2 – Fiches Projets*, Setec/Stratec/Progtrans, Octobre 2014

Synthèse des projets relatifs à l'accessibilité routière

Port	Caractérisation du projet	Horizon temporel	Coût (est.)
Bâle	Nouvel accès routier	2020	45 M€
Ludwigshafen	Nouvelle bretelle d'accès de la B44 vers le Kaiserwörthhafen	2015-2020	15 M€
Ludwigshafen	Construction d'un parking	2015-2020	4 M€
Mannheim	Nouvelle bande de circulation sur la Werfthallenstraße	2015-2020	7 M€
Mulhouse	Accès routier colis lourds Ottmarsheim	2015-2020	12 M€
Strasbourg	Accès routier Nord du port de Strasbourg	2015-2020	10 M€
Weil	Echangeur avec A5	2015-2020	10 M€
Wörth	Agrandissement de la bretelle d'accès au Landeshafen Wörth am Rhein	2015-2020	2 M€

2.2.3 Développement de la capacité de traitement ferroviaire

La troisième thématique identifiée concerne l'augmentation de la capacité de traitement ferroviaire dans les ports du Rhin Supérieur qui constitue l'un des facteurs clés du report modal sur la zone (cf. Rapport Activité 2, partie 2, 3.2). En complément des projets d'optimisation des accès ferroviaires des plates-formes, il est aussi nécessaire d'adapter certaines infrastructures ferroviaires pour accroitre les capacités de traitement des plates-formes qui ne sont pas en mesure d'accueillir en l'état l'augmentation des trafics ferroviaires.

Cette adaptation concerne, tout d'abord, le port de Karlsruhe dont l'infrastructure ferroviaire nécessite une remise à niveau en raison de sa vétusté (problèmes d'aiguillage, voies abimées), en particulier à proximité des quais des bassins IV et V. Le réseau ferroviaire du port enregistre déjà des problèmes de saturation. Le projet de modernisation (dont le budget prévisionnel est inférieur à 5 M€) permettra une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire et donc un gain significatif de capacité ferroviaire. En complément, le port de Karlsruhe projette de rallonger de 700 m la voie n°57 (0,5 M€). Cela permettra de délester la voie n°56 qui est aujourd'hui saturée et d'augmenter la capacité de traitement d'un train par jour.

Illustration du gain associé au projet de Karlsruhe d'allongement de la voie 57 (cf. détail par projet[4])

L'allongement de la voie n°57 permettra de traiter un demi-train supplémentaire par jour soit environ 124 Kt supplémentaires par an traitées par fer.
L'économie réalisée pour chaque tonne supplémentaire traitée par le fer étant estimé à 11,5€, les gains annuels associés à ce projet pour les chargeurs est évalué à 1,4 M€/an.

Un projet de désaturation d'une voie ferrée multi-utilisateurs est aussi en prévision pour le port de Kehl. Actuellement, une voie de chargement unique est partagée entre plusieurs chargeurs

[4] Upper Rhine Ports, *Analyse des capacités et du niveau de connectivite des plates-formes portuaires – Annexe Chantier 2 – Fiches Projets*, Setec/Stratec/Progtrans, Octobre 2014

conduisant au blocage des wagons en bout de voie. Cela engendre des manœuvres supplémentaires et surtout des retards irrémédiables. Le projet porté par le port de Kehl a donc pour objectif de doubler cette voie. En raison des contraintes spatiales, ce doublement nécessite le réaménagement des quais (actuellement en pente) pour bénéficier de l'espace supplémentaire pour l'implantation de la deuxième voire ferrée. Le montant du projet est estimé à 20 M€.

En ce qui concerne le port de Colmar, le développement d'un accès ferroviaire pour le parc à grumes (1,4 M€) doit favoriser le report modal sur ces trafics qui présentent une pertinence réelle pour le mode ferroviaire. La construction de cet accès nécessitera, d'une part, la pose d'enrobé sur le parc et, d'autre part, la construction d'une voie ferrée portuaire.

Enfin, l'accès ferroviaire au terminal conteneur Nord de Strasbourg est contraint. La section qui relie le terminal à la gare de Port du Rhin, section par laquelle transite la majorité des trafics du port, enregistre déjà des phénomènes de saturation. Le renforcement de la capacité de cette section est donc indispensable pour permettre la croissance des trafics ferroviaires. Le port de Strasbourg a conduit dans le cadre du la démarche Upper Rhine Ports une étude préliminaire qui a permis d'identifier des solutions à court et moyen terme pour renforcer cette capacité :

- A court terme : réaliser des aménagements techniques (automatisation de la gestion d'un passage à niveau, commande à distance d'un aiguillage et évolution du cantonnement du réseau selon opportunité) permettant de fluidifier le trafic sur la section,
- A moyen terme : mise en place d'une commande à distance des aiguillages de l'un des nouveaux cantons afin de maximiser les circulations sur la section.

Ces projets présentent un enjeu important au regard de la croissance des trafics conteneurs attendue à Strasbourg et des trafics ferroviaires de conteneurs en particulier (2 trains par jour supplémentaires à horizon 2025).

Synthèse des projets relatifs au développement de la capacité de traitement ferroviaire

Port	Caractérisation du projet	Horizon temporel	Coût (est.)
Colmar	Aménagement du parc à grumes	2015-2020	1 M€
Karlsruhe	Rallongement de la voie ferrée portuaire n°57 à Rheinhafen	2015-2020	1 M€
Karlsruhe	Réhabilitation de l'infrastructure ferroviaire	2015-2020	10 M€
Kehl	Aménagement des quais	2015-2020	20 M€
Strasbourg	Amélioration de l'accessibilité ferroviaire du TC Nord	2020-2025	5 M€

2.2.4 Perfectionnement de l'interface fluviale

L'accessibilité et les capacités de traitement au niveau fluvial sont globalement d'excellentes qualités pour l'ensemble des ports du Rhin Supérieur et ne présente pas de limites de capacités identifiées à court terme. Quelques limites ponctuelles sont cependant identifiées (cf. Rapport Activité 2, partie 2, 3.1) à Bâle, Colmar, Karlsruhe et Strasbourg. 4 projets visant à améliorer les interfaces fluviales ont ainsi été identifiés (majoritairement après 2020).

Le projet de plus grand envergure concerne le port de Karlsruhe pour lequel les berges inclinés existants complexifient les opérations de (dé)chargement. Pour pallier cette difficulté, un projet est en cours de définition. Il consiste à poser des palplanches sur les quais des bassins IV et V afin de sécuriser les opérations de manutention et de renforcer leur efficacité. La problématique est similaire pour le port de Colmar. L'inclinaison actuelle du quai engendre un porte-à-faux qui limite la capacité de levage de la grue. Il est donc projeté de réaliser un quai droit, estimé à 2 M€, qui permettra d'exploiter pleinement la capacité de la grue (82t contre 60t actuellement).

Illustration du gain associé au projet de Karlsruhe d'installation de palplanches sur les berges des bassins IV et V (cf. détail par projet[5])

L'aménagement des berges permettra de renforcer la performance des opérations de manutention verticale (+50t/h).

Sur la base de 500 Kt traitées / an, les gains pour les transporteurs (dont l'attente est limitée) est estimé à 800 K€/an et pour les manutentionnaires à 50 K€/an (économie sur les moyens mis en œuvre).

Enfin, les ports de Bâle et Strasbourg connaissent des contraintes en termes d'accessibilité de certains quais. Ainsi, le port de Bâle est confronté à une contrainte de tirant d'air lié au pont ferroviaire qui limite l'accès à l'un des bassins (bassin 2 ainsi qu'au futur bassin 3). Actuellement, les barges de 3 couches de conteneurs sont partiellement (dé)chargées en aval du pont ferroviaire ce qui génère un stop et des opérations supplémentaires. Le projet est donc de surélever le pont ferroviaire l'entrée du bassin. En première approche, ce projet a été estimé à 10 M€ environ. En ce qui concerne le port de Strasbourg, la contrainte d'accessibilité est liée à la taille des écluses d'accès à certains quais de Port-du-Rhin. Les bateaux de 135m ne peuvent ainsi pas être traités dans cette partie du port. L'extension d'une écluse, dont le coût est estimé à 3,5 M€, permettrait de développer l'activité de la plate-forme.

Synthèse des projets relatifs au perfectionnement de l'interface fluviale

Port	Caractérisation du projet	Horizon temporel	Coût (est.)
Bâle	Levage du pont ferroviaire	2020-2025	10 M€
Colmar	Réalisation d'un quai vertical sur un poste	2015-2020	2 M€
Karlsruhe	Aménagement de palplanches sur les berges des bassins IV et V	2020-2025	30 M€
Strasbourg	Extension de la taille des écluses	2020-2025	4 M€

[5] Upper Rhine Ports, *Analyse des capacités et du niveau de connectivite des plates-formes portuaires – Annexe Chantier 2 – Fiches Projets*, Setec/Stratec/Progtrans, Octobre 2014

2.2.5 Amélioration des capacités de traitement portuaires

En complément des projets de d'optimisation des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, les ports ont identifié différents projets de développement de leurs capacités de traitement et de manutention. Ces projets de nouveaux terminaux ou de développement des terminaux existants ont vocation à répondre au fort développement attendu des marchandises conteneurisées et vrac, dans une moindre mesure (cf. Rapport Activité 2, partie 2).

Ces projets, qui présentent un niveau de maturité très variable, ne sont pas intégrés dans le masterplan qui est focalisé sur les enjeux d'accessibilité et d'interconnexion. En revanche, ils auront un impact très positif sur l'offre logistique de la région du Rhin Supérieur. Ils concernent :

- Très majoritairement, les marchandises conteneurisées qui présentent le plus fort potentiel de croissance sur la région du Rhin Supérieur,
- Mais aussi les capacités de traitement vrac et les zones logistiques où des enjeux sont principalement identifiés pour les ports de Mulhouse, de Weil et de Kehl

La forte augmentation des trafics conteneurs attendue sur la zone du Rhin Supérieur entre 2015 et 2035 (supérieure à 5% /an) va entrainer une saturation progressive des terminaux conteneurs de la région. Dans le cadre de l'étude des capacités portuaires de la région du Rhin Supérieur, l'évaluation des capacités résiduelles de chaque terminal portuaire a été mise en regard des prévisions d'évolution des flux (cf. addendum[6]). Cette analyse montre ainsi que les trafics de la majorité des ports pourraient dépasser la capacité des terminaux existants à horizon 2020-2025 (en l'absence d'aménagements ou de développements de nouvelles capacités). Seuls les ports de Karlsruhe et Colmar disposent a priori de réserves de capacités suffisantes sur les terminaux à horizon 2025. Les améliorations des accès de ces ports (cf. supra) sont en revanche indispensables pour pérenniser ces réserves de capacité.

Concernant les limites de capacités, les plates-formes de Ludwigshafen et Wörth, pour lesquelles la croissance des trafics attendues de 56% à horizon 2025, présentent des risques de saturation du terminal Contargo de Ludwigshafen à horizon 2025 et celui de Wörth dès 2020. Les aménagements prévus (extensions des terminaux et construction d'un nouveau terminal bimodal à Wörth) permettront d'éviter la saturation à horizon 2025-2030.

Les terminaux de Mannheim disposent d'une capacité cumulée de 400 KEVP/an ce qui permettra d'absorber la majeure partie de l'augmentation de trafic. Le terminal à conteneurs de Handelshafen présente cependant lui aussi un risque de saturation qui nécessite l'extension de son terre-plein pour améliorer sa capacité de traitement fluvial et ferroviaire.

Pour le port de Strasbourg, la réserve de capacité sur les terminaux Nord et Sud du site de Strasbourg est limitée (environ 20%, soit 50 000 EVP / an) en raison des terre-pleins inextensibles et ne permettra pas d'accueillir la croissance des trafics supérieure à 40% d'ici 2025. La mise en service du terminal de Lauterbourg (au Nord de Strasbourg) ainsi que le développement de capacité sur le site de Strasbourg en concertation notamment avec le port de Kehl est donc indispensable pour répondre à la croissance des trafics.

Pour le port de Kehl, les contraintes de capacité pour les conteneurs sont plus limitées. La croissance des trafics devrait donc pouvoir être traitée sur les installations existantes d'autant que certaines optimisations opérationnelles sont possibles. En revanche, une évolution de l'offre d'entrepôts logistiques est à l'étude pour développer la capacité de stockage et de traitement des produits transitant par le port.

Concernant les ports de Rheinports, plusieurs projets de développement des capacités conteneurs et vrac sont à l'étude pour faire face à l'importante augmentation de trafics attendue

[6] Upper Rhine Ports, *Analyse des capacités et du niveau de connectivite des plates-formes portuaires – rapport de chantier 2 – addendum*, Setec/Stratec/Progtrans, Octobre 2014

qui devrait saturer les installations existantes dès 2020. La réflexion sur l'extension de capacités des Rheinports est menée à l'échelle des trois ports avec différents projets :

- Pour le traitement des conteneurs : nouveau bassin pour le terminal trimodal de Bâle, réalisation du terminal 3 à Mulhouse (conteneurs et vrac), extension des terminaux à Weil,…
- Pour la logistique et le vrac : Aménagement des zones portuaires et création de zones de stockage à Mulhouse, création d'entrepôts et de zones de traitement à Weil, …

Dans le cadre de la poursuite de leur coopération, les ports du Rhin Supérieur conduiront des réflexions communes pour optimiser ces projets de développement notamment au sein des sous-ensembles locaux (Mannheim-Ludwigshafen, Wörth-Karslruhe-Lauterbourg, Strasbourg-Kehl,…) à l'instar de la concertation déjà engagée au sein des ports de Rheinports (Bâle-Mulhouse-Weil).

Synthèse des projets d'investissements de développement des capacités conteneurs

Port	Caractérisation du projet
Bâle	Nouveau bassin portuaire pour le terminal trimodal conteneurs de Bâle-Nord
Ludwigshafen	Élargissement du terminal de conteneurs de Kaiserwörthhafen à Ludwigshafen
Mannheim	Agrandissement du terminal de conteneurs
Mulhouse	Terminal 3 et extension capacité conteneurs et vrac (Ottmarsheim)
Strasbourg/Kehl	Terminal mutualisé de conteneurs vides
Strasbourg/Kehl	Aménagement d'un terminal à conteneurs mutualisé
Strasbourg	Aménagement d'un terminal à conteneurs à Lauterbourg
Weil	Extension du Terminal à Conteneurs
Weil	Extension du terrain portuaire entre le terminal à conteneurs et le port Nord
Wörth	Construction d'un nouveau terminal bimodal de conteneurs route / fer au Landeshafen Wörth

Synthèse des projets d'investissements de développement des capacités vrac et logistiques

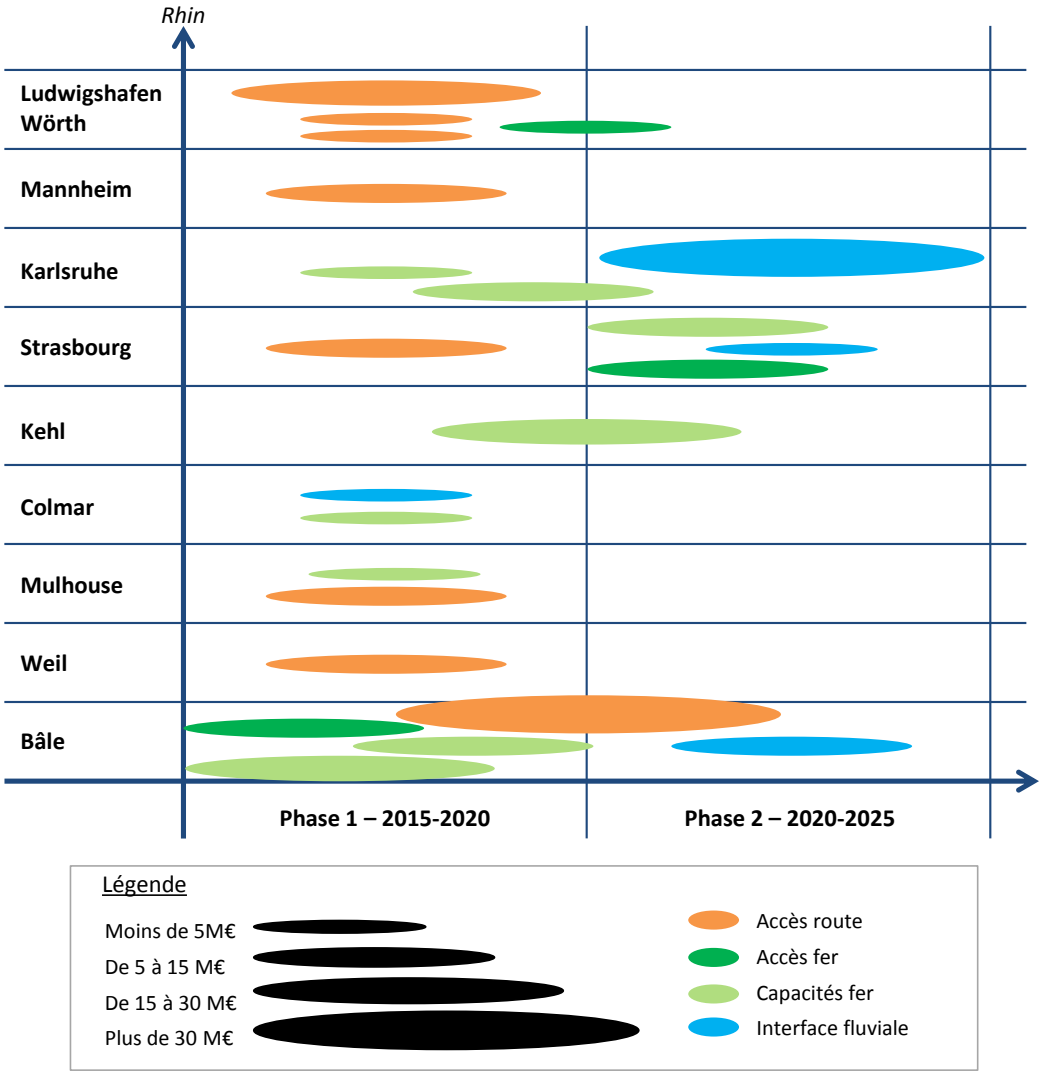
Port	Caractérisation du projet
Kehl	Nouveaux entrepôts logistiques
Mulhouse	Aménagement zone portuaire nord (Huningue)
Mulhouse	Port sec (Ottmarsheim)
Mulhouse	Développement de la plateforme portuaire (Ile-Napoléon)
Mulhouse	Zone stockage matières dangereuses Ottmarsheim
Mulhouse	Développement plateforme portuaire SEMPAT Peugeot
Mulhouse	Zone stockage et traitement terres polluées Ile Napoléon
Weil	Centre de rassemblement des matériaux recyclables
Weil	Construction d'un entrepôt couvert
Weil	Déplacement du terrain portuaire

3. Phasage prévisionnel du masterplan

La mise en œuvre des projets d'investissements intégrés dans le masterplan Upper Rhine Ports est prévue à horizon 2025 avec des priorités qui varient selon les thématiques. Ainsi, les projets concernant l'accessibilité ferroviaire et routière sont majoritairement envisagés à court terme (2015-2020) à l'instar des projets de développement de capacités ferroviaires. Les projets concernant l'optimisation des interfaces fluviales devraient en revanche être majoritairement engagés après 2020. A noter que la mise en œuvre de ces projets dépendra des priorités d'investissements de chacun des ports mais aussi de l'obtention de financements publics.

Répartition des investissements de connectivité par mode, par port et par phase (2015-2025)

Etude Setec / Stratec /Progtrans ; 2014



LES PROGRAMMES D'AIDE EUROPÉENS

4. Possibilités de financement européen des projets

Les programmes de l'Union européenne proposent différentes aides pour des projets présentant une « valeur ajoutée européenne » dans le cadre de partenariats transfrontaliers ou transnationaux. Dans toute l'Europe, les partenaires de qualité sont en mesure de coopérer et d'accéder aux modèles commerciaux et technologies les plus récents. Des budgets conséquents ont été mis à disposition pour la période de programmation 2014 à 2020. 77 milliards d'euros rien que pour le programme Horizon 2020 ; 2,3 milliards pour le programme COSME. Dans les programmes dépendant des fonds structurels, 352 milliards d'euros sont destinés aux investissements dans les régions, les villes et l'économie réelle.

A cela s'ajoute qu'il existe à l'échelon des lands et de l'État fédéral allemands des mesures d'aide qui, de par leur thématique, viennent souvent compléter les appels à projets de l'Union européenne ou peuvent servir d'alternative.

L'Union européenne soutient des projets visant à optimiser les conditions économiques, sociales et écologiques dans des zones régionales définies. On a créé des espaces de coopération INTERREG A ou INTERREG B pour les coopérations dans un territoire européen donné comme par exemple le Rhin Supérieur. Le corridor Rhin Supérieur fait partie de différents espaces de coopération.

Pour le secteur du transport, il existe des financements européens spécifiques pour le développement d'un réseau de transport transeuropéen fonctionnel. Le Rhin supérieur se trouve au croisement de 4 des 9 corridors centraux de ce réseau.

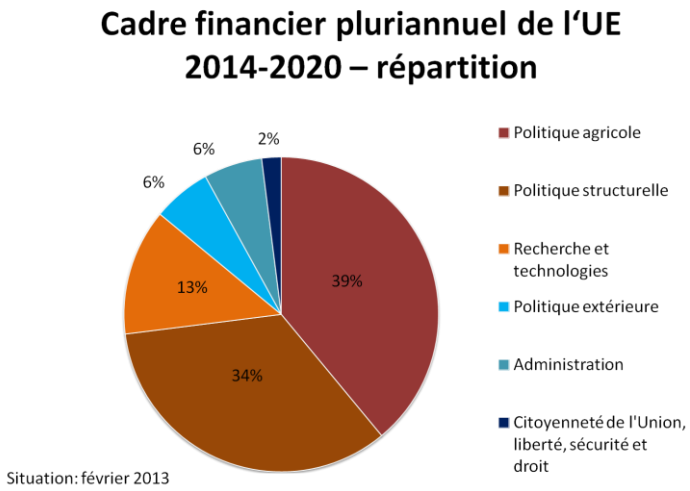
BUDGET DE L 'UNION EUROPÉENNE

Le budget de l'Union européenne est intégré dans un cadre financier pluriannuel couvrant les années 2014 à 2020. Il se compose de six enveloppes individuelles qui s'accompagnent d'instruments d'aide différents.

Le cadre financier 2014-2020 correspond à un budget total de 960 milliards d'euros.

Le budget annuel de l'Union européenne se monte à environ 137 milliards d'euros dont chaque année :

- plus de 46 milliards sont consacrés à la politique structurelle ; ce qui correspond à presque 34% du budget total
- 54 milliards vont à la politique agricole ; 40 milliards pour les paiements directs et les mesures de marché pour l'agriculture européenne et quelques 14 milliards pour le développement rural ; ce qui équivaut à 39% de l'enveloppe budgétaire
- 18 milliards sont destinés à la recherche et aux technologies ; environ 13% du budget
- les 19 milliards restants sont affectés à la politique extérieure, à l'administration ainsi qu'au domaine de la citoyenneté de l'Union, liberté, sécurité et droit (presque 14%).



Dans le cadre financier pluriannuel 2014-2020, environ 20% du budget sont destinés à des programmes gérés de manière centrale à Bruxelles, notamment dans les domaines de la recherche et de l'innovation, de l'éducation et de la formation et dans les secteurs des transports et de l'énergie. Les demandes sont à déposer auprès de la Commission directement ou des agences exécutives chargées des programmes individuels.

Des institutions transnationales, nationales, régionales ou autres assument la gestion des quelques 80% restants. Il s'agit surtout des Fonds européens structurels et d'investissement et des subventions agricoles. Des autorités nationales, régionales et communales fournissent alors les informations et le soutien requis aux demandeurs. C'est également auprès d'elles qu'il faut déposer les demandes d'aide.

Suit une présentation plus détaillée des différents programmes d'aide.

4.1 Interreg A et B

INTERREG, également appelé « Coopération territoriale européenne » (CTE), est un instrument de politique structurelle de l'Union européenne. Pour la période 2014-2020 de ce qui est maintenant le cinquième programme, il soutient des coopérations transfrontalières, transnationales ou interrégionales. Son but est le développement uniforme des régions d'Europe. Des stratégies élaborées conjointement et des projets transnationaux doivent permettre d'y parvenir. Ils s'appuient sur les objectifs sur 10 ans de la stratégie intitulée « Europe 2020 » pour une croissance intelligente, durable et sociale. Les priorités concrètes en matière d'investissement sont adaptées en fonction des besoins respectifs constatés dans les zones de programme. INTERREG ne soutient pas de projets de recherche pure mais uniquement des projets pour lesquels des instituts de recherche collaborent avec d'autres partenaires (des PME par exemple). Ces projets concrets réunissant des partenaires issus de plusieurs pays sont réalisés sous la direction d'un chef de file.

Orientations INTERREG

INTERREG couvre ce qu'on appelle des **zones de coopération** qui s'étendent le long des frontières nationales ou sur plusieurs des États membres de l'Union européenne. Pour la période de programmation 2014-2020 INTERREG V comprend trois composantes prioritaires :

- la **coopération transfrontalière** (INTERREG V A) pour développer la coopération économique et sociale entre des régions frontalières voisines

- la **coopération transnationale** (INTERREG V B) associant des partenaires nationaux, régionaux et locaux en vue d'accroître l'intégration territoriale des territoires concernés

- la **coopération interrégionale** (INTERREG EUROPE) pour renforcer l'efficacité de la politique de cohésion grâce aux réseaux européens de coopération et des échanges d'expériences entre régions.

Ce sont les régions elles-mêmes qui conçoivent et gèrent de manière décentralisée les contenus des programmes INTERREG. Dans les divers espaces de coopération, les représentants des autorités nationales et locales décident des thèmes à promouvoir dans les zones éligibles respectives, en y associant les communes, des partenaires économiques et sociaux ainsi que des organisations non gouvernementales.

INTERREG V A

Le programme **Rhin Supérieur** soutient la coopération transfrontalière dans la région située sur le Rhin Supérieur aux frontières entre l'Allemagne, la France et la Suisse. Pour la période 2014-2020, l'Union européenne a doté ce programme d'une enveloppe d'environ 110 millions d'euros.

INTERREG V A Rhin Supérieur est un programme de promotion de la coopération transfrontalière dans la région du Rhin Supérieur.

Zone de programme :

Cette zone réunit la France, la Suisse et les lands allemands du Bade-Wurtemberg et de la Rhénanie-Palatinat.

Critères d'éligibilité :

Les axes prioritaires du programme se concentrent sur les contenus suivants :

Axe prioritaire A : Faire du Rhin Supérieur une région transfrontalière de la connaissance et de l'innovation compétitive sur le plan international: cofinancement de projets visant à accroître les capacités de R&D, à renforcer la participation des entreprises (à la recherche) et à permettre le développement d'applications et d'innovations dans la région.

Axe prioritaire B : Promouvoir dans la région du Rhin Supérieur un développement du territoire, de l'économie et de la mobilité, respectueux de l'environnement: cofinancement de projets transfrontaliers permettant d'améliorer la protection des espèces, la qualité des services rendus par les écosystèmes, de diminuer les pollutions environnementales et la consommation des ressources et d'augmenter la part des moyens de transport à faible impact environnemental dans la région.

Axe prioritaire C : Promouvoir l'emploi dans l'espace transfrontalier du Rhin Supérieur: cofinancement de projets visant un développement durable des PME, une augmentation de l'offre d'emploi et d'embauche transfrontalière.

Axe prioritaire D : Renforcer la cohésion transfrontalière: en améliorant la qualité des prestations transfrontalières offertes par les administrations, en renforçant le sentiment d'identification des citoyens avec un espace Rhin Supérieur synonyme de région transfrontalière.

Groupe cible : PME, instituts de recherche, établissements d'enseignement, confédérations, organismes publics

Type de projets : projets de coopération

Particularités :

L'enveloppe attribuée par l'Union européenne au programme pour la période 2014-2020 est de 110 millions d'euros destinés au financement de projets transfrontaliers. Sa réalisation s'appuie sur un programme opérationnel spécifique élaboré pour l'espace concerné. Sont éligibles comme demandeurs et bénéficiaires des institutions ayant leur siège dans l'espace couvert par le programme ou dont le domaine de compétence s'étend sur la région. Sont également éligibles des demandeurs et bénéficiaires situés en dehors de la zone couverte par le programme lorsque leur projet permet d'apporter dans l'espace concerné une valeur ajoutée recherchée.

Interlocuteur :

Secrétariat conjoint

Région Alsace
(contact possible dans les deux langues du programme)

Tél. : +33 3 88 15 69 20

Email : interreg@region-alsace.eu
Site internet : www.interreg-oberrhein.eu

Lien vers le programme :

www.interreg-oberrhein.eu

Le programme **Alpes rhénanes-Lac de Constance-Haut Rhin** porte sur la coopération autour du Lac de Constance entre partenaires venant d'Allemagne (Bade-Wurtemberg, Bavière), d'Autriche, de la Principauté du Liechtenstein et de la Suisse. L'enveloppe attribuée par l'Union européenne pour la période 2014-2020 est d'environ 40 millions d'euros destinés au financement de projets transfrontaliers.

INTERREG V A Alpes rhénanes-Lac de Constance-Haut Rhin est un programme pour la promotion de la coopération transfrontalière autour du Lac de Constance ainsi que le long du Rhin Supérieur.

Zone de programme :

Participent à ce programme l'Autriche, la Principauté du Liechtenstein, la Suisse et les lands allemands Bade-Wurtemberg et Bavière.

Critères d'éligibilité :

Les axes prioritaires du programme se concentrent sur les contenus suivants :

Axe prioritaire 1 : Élargir dans la région les capacités transfrontalières en matière de recherche et promouvoir leurs efforts pour l'innovation avec des projets relevant de la priorité intitulée « Compétitivité, innovation, emploi et éducation ». Contribuer par ailleurs à une amélioration de l'offre en main-œuvre qualifiée dans l'espace frontalier dans le cadre d'échanges d'informations et d'expériences sur des thèmes relatifs au marché de travail.

Axe prioritaire 2 : Renforcer l'attrait du patrimoine naturel et culturel dans la région, conserver et favoriser la biodiversité dans l'espace couvert par le programme, réduire la pollution atmosphérique due à la circulation et accroître l'efficience énergétique ainsi que l'utilisation des énergies renouvelables dans les infrastructures publiques avec des projets relevant de la priorité intitulée « Environnement, énergie et transports ».

Axe prioritaire 3 : Favoriser la collaboration institutionnelle dans l'espace Alpes rhénanes-Lac de Constance-Haut Rhin (dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la planification en matière de transports et d'urbanisation ou entre les services d'urgence par exemple) avec des projets relevant de la priorité « Coopération administrative et engagement citoyen ».

Groupe cible : PME, instituts de recherche, établissements d'enseignement, confédérations, organismes publics

Type de projets : projets de coopération

Particularités :

L'enveloppe attribuée par l'Union européenne au programme pour la période 2014-2020 est de 40 millions d'euros destinés au financement de projets transfrontaliers. Sa réalisation s'appuie sur un programme opérationnel spécifique élaboré pour l'espace concerné. Sont éligibles comme demandeurs et bénéficiaires des institutions ayant leur siège dans l'espace couvert par le programme ou dont le domaine de compétence s'étend sur la région. Sont également éligibles des demandeurs et bénéficiaires situés en dehors de la zone couverte par le programme lorsque leur projet permet d'apporter dans l'espace concerné une valeur ajoutée recherchée.

Lien vers le programme :

www.interreg.org

INTERREG V B : Espaces de coopération avec participation de la région du Rhin Supérieur

L'enveloppe des fonds d'aide affectés à INTERREG B par l'Union européenne se monte à environ 1,3 milliard d'euros pour la période de programmation 2014-2020.

*La coopération dans l'**Espace Alpin** réunit certaines des plus fortes régions de l'Europe. Pour la période 2014-2020, l'Union européenne a doté cet espace de coopération d'une enveloppe d'environ 117 millions d'euros.*

INTERREG V B Espace Alpin

Cette zone englobe aussi bien des espaces restés naturels que certaines des régions économiquement les plus puissantes de l'Europe. Précurseur en matière d'innovation et gérant de grandes ressources naturelles, le programme Espace Alpin teste, dans le domaine de la coopération territoriale, ce qui est important pour l'Europe dans son ensemble.

Zone de programme :

Y participent l'Italie, la France, la Suisse, le Liechtenstein, l'Autriche, la Slovénie et l'Allemagne.

Critères d'éligibilité :

Objectifs généraux du programme:

- Garantir un soutien financier aux mesures favorisant la mise en œuvre de la stratégie Europe 2020
- Favoriser le débat autour du développement stratégique à long terme dans l'espace alpin
- Promouvoir la coopération entre les secteurs et les pays de l'espace alpin et la coordination des mesures communes

Dans ce programme, la coopération se concentre sur quatre axes prioritaires :

Priorité 1 : un espace alpin innovateur

- Améliorer les conditions favorables aux innovations dans la région
- Renforcer les activités visant à maintenir les offres publiques en matière de prévoyance dans une société en mutation

Priorité 2 : un espace alpin à faibles émissions de CO_2

- Établir des instruments transnationaux et intégrés susceptibles de réduire les émissions de CO_2
- Promouvoir les modèles de transport et de mobilité à faible empreinte de carbone

Priorité 3 : un espace alpin attrayant

- Mettre durablement en valeur le patrimoine naturel et culturel du territoire
- Renforcer la protection, la conservation et l'intégration écologique des écosystèmes alpins

Priorité 4 : un espace alpin de la bonne gouvernance

- Renforcer et appliquer une gouvernance transnationale et à plusieurs niveaux

Groupe cible : PME, instituts de recherche, établissements d'enseignement, confédérations, organismes publics

Types de projets : projets de coopération

Particularités :
L'Union européenne met à disposition de l'espace alpin une enveloppe budgétaire d'environ 116,7 millions d'euros pour la période 2014-2020. Sont cofinancés jusqu'à 85% des dépenses totales liées au projet (frais de gestion du personnel, frais d'organisation, frais de déplacement, frais d'équipement, petits investissements, etc.).

Les établissements privés ont la possibilité de s'associer au projet en tant que partenaires mais ne peuvent pas assumer la fonction de chef de file.

Le programme Espace Alpin devant contribuer à la réalisation de la nouvelle Stratégie pour l'espace alpin (EUSALP), les idées de projets INTERREG doivent s'articuler autour de ce cadre stratégique. Pour plus de détails, consultez : www.alpine-region.eu.

*La **Région du Danube** est un nouvel espace de coopération INTERREG B. L'objectif des 14 pays et régions y participant est d'en promouvoir le développement au moyen de projets et initiatives communs. Le Bade-Wurtemberg et la Bavière sont les lands allemands qui en font partie. Pour la période 2014-2020, l'Union européenne a doté ce programme d'une enveloppe d'environ 200 millions d'euros.*

INTERREG V B Région du Danube

Cet espace présente d'énormes disparités socio-économiques. L'objectif du nouveau programme INTERREG est de promouvoir des projets de coopération concrets pour mieux réunir les différents acteurs des régions et pays participants et renforcer la prospérité générale.

Zone de programme :

En font partie les lands allemands du Bade-Wurtemberg et de la Bavière ainsi que l'Autriche, la République tchèque, la Hongrie, la Croatie, la Bosnie Herzégovine, la Serbie, le Monténégro, la Bulgarie, la Roumanie, la République de Moldavie, la Slovénie et des parties de l'Ukraine.

Critères d'éligibilité :

Les thèmes éligibles pour le programme du Danube s'articulent autour de quatre axes prioritaires:

Axe prioritaire 1 : Renforcement de la recherche, du développement technique et de l'innovation

- Promouvoir les relations et les synergies entre les entreprises, les instituts de recherche et de développement et le secteur universitaire ainsi que les transferts de technologies, pour les PME notamment
- Renforcer les savoirs et les compétences afin de promouvoir les innovations sociales et écologiques, la création de pôles de compétitivité et les innovations ouvertes

Axe prioritaire 2 : Conservation et protection de l'environnement et promotion d'une utilisation durable des ressources

- Conserver, protéger, promouvoir et développer le patrimoine naturel et culturel
- Maintenir et rétablir la biodiversité et la qualité des sols et promouvoir les prestations favorisant les écosystèmes, entre autres grâce à Natura 2000 et les infrastructures vertes
- Promouvoir l'utilisation de techniques innovantes visant à renforcer la protection de l'environnement et une utilisation durable des ressources pour la gestion des déchets, la gestion des ressources en eau et la qualité des sols ou cherchant à réduire la pollution atmosphérique
- Favoriser les investissements liés à la gestion de certains risques, la garantie des secours en cas de catastrophes et l'élaboration de plans d'urgence

Axe prioritaire 3 : promotion de la durabilité dans le domaine des transports et suppression des obstacles dans les infrastructures de réseau essentielles

- Renforcer la mobilité régionale en reliant les nœuds secondaires et tertiaires aux infrastructures du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), notamment les nœuds multimodaux
- Développer et optimiser les systèmes de transport écologiques et à faibles émissions de CO_2 pour une mobilité régionale et locale durable
- Améliorer l'efficience énergétique et la sécurité de l'approvisionnement grâce au développement de systèmes intelligents pour la distribution, le stockage et la transmission d'énergie et à l'intégration des productions décentralisées à partir d'énergies renouvelables

Axe prioritaire 4 : Amélioration des capacités institutionnelles des autorités et acteurs publics ainsi que de l'administration publique efficiente

- Renforcer les capacités institutionnelles et l'efficacité des administrations et services publics
- Promouvoir la réalisation de la stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube

Groupe cible : PME, instituts de recherche, établissements d'enseignement, confédérations, organismes publics

Type de projets : projets de coopération

Particularités :

L'Union européenne met à disposition de la région du Danube une enveloppe budgétaire d'environ 202 millions d'euros pour la période 2014-2020. Les bénéficiaires doivent cofinancer au moins 15% des dépenses totales liées au projet. Les coûts éligibles englobent par exemple les frais de gestion du personnel, les frais d'organisation, les frais de déplacement et les petits investissements.

Les établissements privés ont également la possibilité de s'associer aux projets.

Le programme INTERREG B Danube devant contribuer à la réalisation de la Stratégie européenne pour la région du Danube (EUSDR), les idées de projets INTERREG doivent s'articuler autour de ce cadre stratégique. Pour plus de détails, consultez : http://donauraumstrategie.de.

Interlocuteur :

Ministère des Finances et de l'Économie du Bade-Wurtemberg (MFW)

Dr. Judit Schrick

Tél. : 0711 123 2402

Email : Judit.Schrick@mfw.bwl.de

Site internet : www.interreg-bw.de

Lien vers le programme (provisoire) :

www.southeast-europe.net/en/about_see/danubeprogramme/index
www.interreg.de/INTERREG2014/DE/TransnationaleZusammenarbeit/SechsProgrammraeume/Donauraum/donauraum-node.html

Le programme de coopération **Europe du Nord-Ouest** associe certaines des régions européennes les plus innovatrices et les plus fortes économiquement. Les 396 millions d'euros prévus pour les huit pays représentent le plus gros budget INTERREG B. Le taux de cofinancement est d'au maximum 60 %.

INTERREG V B Europe du Nord-Ouest

Le Nord-Ouest de l'Europe est extrêmement dynamique et innovateur. Avec ses nombreuses métropoles et villes de taille grande et moyenne, ce territoire comptant 240 millions d'habitants est l'espace le plus urbanisé et le plus peuplé couvert par un programme INTERREG.

Zone de programme :

Ce programme associe la France, la Suisse, l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et l'Irlande.

Critères d'éligibilité :

Objectifs généraux du programme :

- Faire de l'Europe du Nord-Ouest l'un des acteurs clés de l'économie mondiale et une région attrayante pour y travailler et y vivre
- Renforcer la cohésion territoriale dans la région grâce à des partenariats transnationaux se concentrant sur l'innovation, l'une économie à faibles émissions de CO_2 et l'une utilisation rationnelle des ressources

Ce programme financera dans cet espace de coopération des activités s'articulant autour de trois axes prioritaires thématiques :

Axe prioritaire 1 : Innovation - améliorer les résultats en matière d'innovation grâce à la coopération internationale dans cet espace, notamment en

- renforçant les capacités des régions à améliorer leurs résultats en matière d'innovation

- améliorant la compétitivité des entreprises
- créant des avantages sociaux grâce à l'innovation

Axe prioritaire 2 : Économie à faibles émissions de CO_2 - réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à la coopération internationale dans le Nord-Ouest de l'Europe, notamment en

- réalisant des stratégies urbaines et régionales visant à contenir les changements climatiques, réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO_2;
- transposant des solutions coordonnées relatives à la protection du climat et l'adaptation aux changements climatiques
- employant des technologies, produits, procédés et prestations à faibles émissions de CO_2
- transposant des solutions transnationales pour réaliser des modèles de transport à faibles émissions de CO_2 et optimiser la gestion du trafic

Axe prioritaire 3 : Utilisation efficace des ressources - Favoriser une utilisation efficace des ressources grâce à la coopération internationale dans le Nord-Ouest de l'Europe, notamment en

- ayant recours à des techniques, services, produits et procédés visant à optimiser l'utilisation et le recyclage des matières premières et des ressources naturelles

Groupe cible : PME, instituts de recherche, établissements d'enseignement, confédérations, organismes publics

Types de projets : projets de coopération, financement complémentaire

Particularités :

Le programme européen pour la région de l'Europe du Nord-Ouest dispose d'un budget de 396 millions d'euros pour la période 2014-2020. Les bénéficiaires doivent cofinancer au moins 40% des dépenses totales liées au projet pour obtenir des aides européennes. Les coûts éligibles englobent par exemple les frais de gestion du personnel, les frais d'organisation, les frais de déplacement et les investissements.

Les établissements privés ont également la possibilité de s'associer aux projets mais ne peuvent pas assumer la fonction de chef de file.

Lien vers le programme :

www.nweurope.eu

INTERREG EUROPE

Le programme interrégional est appelé «INTERREG EUROPE» et englobe l'ensemble de l'Union européenne, la Norvège et la Suisse. A la différence des formes de coopération transfrontalière et transnationale, il n'implique aucune obligation de proximité avec une frontière ou une région. Il aide à financer des projets où les partenaires peuvent coopérer dans l'ensemble de l'Europe, indépendamment de leur position géographique.

Financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER), ce programme vise à inciter les collectivités territoriales à pratiquer le « *policy-learning* » (apprentissage mutuel) en vue d'optimiser les effets des mesures et programmes politiques pour le développement régional. Dans toute l'Europe, INTERREG-EUROPE leur permet d'échanger des bonnes pratiques et des réflexions relatives au fonctionnement de la politique du secteur public et des solutions pertinentes afin d'améliorer sur place leurs stratégies concernant les citoyens.

Le programme INTERREG EUROPE dispose de 359 millions d'euros pour la période 2014-2020.

INTERREG EUROPE soutient le développement régional au titre de quatre objectifs thématiques :

- recherche, développement technologique et innovation
- compétitivité des petites et moyennes entreprises
- économie à faibles émissions de CO_2
- environnement et utilisation rationnelle des ressources

4.2 RTE-T/MIE

Réseaux transeuropéens – Lignes directrices relatives au développement de réseaux de transport transeuropéens (RTE-T)/ Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (*Connecting Europe Facility*)

Critères d'éligibilité :

Les lignes directrices sur les coopérations et les réseaux en matière d'infrastructures de transport fournissent un cadre d'orientation pour les mesures de développement. N'étant pas un programme de construction ou de financement, elles définissent des objectifs concrets, des priorités et des spécifications techniques pour le réseau. Leur but ultime est la création et le développement d'un espace de transport européen unifié susceptible d'améliorer et de moderniser les infrastructures et les coopérations transnationales dans l'Union européenne.

Cet espace européen des transports y est subdivisé en un réseau global et un réseau central. Ce dernier se compose de neuf corridors principaux dont six traversent l'Allemagne. La finalisation du réseau central est prévue pour 2030, celle du réseau global pour 2050.

Les aides financières au programme viennent du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et des fonds structurels.

Transports :

- Éliminer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité des réseaux ferroviaires, mettre en place les chaînons manquants et améliorer les tronçons transfrontaliers
- Garantir sur le long terme des systèmes de transport durables et efficients grâce à l'adoption de techniques de transport innovantes, à faibles émissions de CO_2 et utilisant l'énergie de manière rationnelle tout en améliorant la sécurité
- Optimiser l'intégration et l'interconnectivité entre les moyens de transport et accroître l'interopérabilité des services de transport tout en garantissant l'accessibilité des infrastructures

Énergie :

- Renforcer la compétitivité en soutenant l'intégration du marché unique de l'énergie et l'interopérabilité transfrontalière des réseaux de distribution d'électricité et de gaz
- Augmenter la sécurité en matière d'approvisionnement énergétique dans l'Union européenne
- Contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement (par exemple en intégrant l'énergie produite à partir de ressources renouvelables dans les réseaux de distribution ou en développant des réseaux d'énergie intelligents et des réseaux de transport pour le dioxyde de carbone)

Télécommunications :

- Encourager les projets d'intérêt commun poursuivant les objectifs définis dans les lignes directrices pour les réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures en matière de télécommunications

Groupe cible : grandes entreprises, PME, instituts de recherche, organismes publics

Types de projets : projets individuels, projets de coopération

Particularités :

Dans le cadre de la politique pour les réseaux transeuropéens, cette aide concerne les projets d'intérêt commun qui soutiennent l'élaboration et la réalisation de nouveaux services et infrastructures ou le développement de ceux existant déjà dans les domaines du transport, de l'énergie et des télécommunications. L'accent y est placé sur les liaisons manquantes dans le domaine des transports. Elle s'effectue sous la forme de cofinancements, d'octroi de marchés publics, d'instruments financiers (instrument à risques partagés pour les prêts et les garanties, initiative « obligations de projet », instrument de fonds propres). Le concours financier pour les études ne dépasse pas 50%. Le taux de cofinancement est d'au plus 20% pour les systèmes de gestion du transport, les innovations et les nouvelles technologies. Il varie pour les projets de construction. Ce sont les projets relatifs aux voies navigables et chemins de fer qui bénéficient du taux le plus élevé (jusqu'à 40 %).

Interlocuteur :

Agence exécutive «innovation et réseau» (INEA)

Tél. : +32 2 299 5252

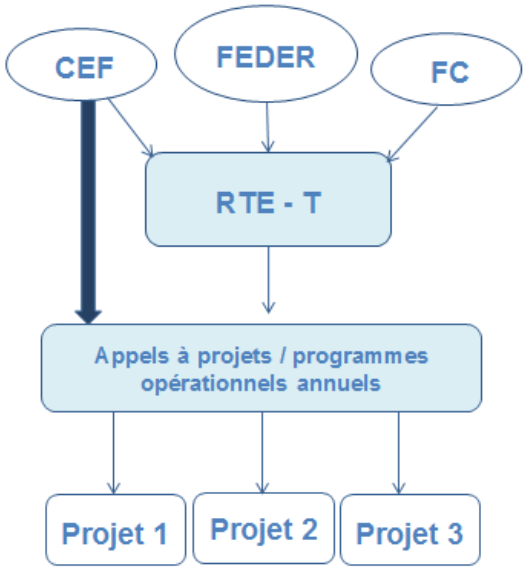
Email : inea@ec.europa.eu

Site internet : http://inea.ec.europa.eu

Lien vers le programme :

http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef.htm

Schéma: structure des aides financées par le MIE



4.3 Horizon 2020

Ce programme se décline en 3 piliers :

- Le **pilier « excellence scientifique »** cherche à promouvoir les bonnes idées présentées par les jeunes scientifiques ainsi que la mobilité des chercheurs.
- Le **pilier « primauté industrielle »** propose une approche particulière en encourageant les technologies clés.
- Le **pilier « défis sociétaux »** est une réaction directe de la Commission européenne aux priorités formulées par les représentants politiques dans la stratégie « Europe 2020 » et son initiative phare « Une Union de l'innovation ».

Il s'agit ici de soutenir dans la limite des enjeux définis les efforts interdisciplinaires en matière d'innovation entrepris sur l'ensemble de la chaîne de valeur. Les informations suivantes fourniront un aperçu de l'architecture et des programmes thématiques d'Horizon 2020. L'enveloppe budgétaire prévue est de 77 millions d'euros pour la période de programmation 2014-2020.

Pilier : Défis sociétaux (budget : 29,6 milliards d'euros)
Ce domaine regroupe les thèmes suivants :

- Santé, bien-être et évolution démographique (budget : 7,4 milliards d'euros)
- Sécurité alimentaire, agriculture et sylviculture durable, recherche marine, maritime et limnologique et bioéconomie (budget : 3,8 milliards d'euros)
- Énergies sûres, propres et efficaces (budget : 5,9 milliards d'euros)
- Transports intelligents, verts et intégrés (budget : 6,3 milliards d'euros)
- Climat, environnement, utilisation rationnelle des ressources et matières premières (budget : 3 milliards d'euros)
- Sociétés inclusives, novatrices et capables de réflexion (budget : 1,3 milliards d'euros)
- Sociétés sûres (budget : 1,7 milliards d'euros)

Programme de travail : Transports intelligents, verts et intégrés
(Horizon 2020, priorité n°4 des « Défis sociétaux »)

Ces aides concernent :

- un transport efficient en ressources et respectueux de l'environnement
- une mobilité plus importante, moins de congestion et plus de sécurité
- une primauté globale pour l'industrie européenne des transports
- les recherches socio-économique et comportementale ainsi que les activités pour les politiques publiques futures

Groupe cible : grandes entreprises, PME, instituts de recherche, associations, organismes publics

Type de projets : projets de coopération

Particularités :
Ces projets visent à trouver des solutions techniques de transport, interopérables ou multimodales, applicables dans l'ensemble de l'Europe et à éliminer les goulets d'étranglement dans les systèmes de transport. Les projets de recherche et d'innovation couvrent toute la chaîne d'innovation, du développement technologique à la démonstration en passant par les stratégies de normalisation et de réglementation. Les aides proposées concernent aussi bien les concepts intégrés (mobilité urbaine, logistique, systèmes de transport intelligents, infrastructures) que des concepts spécifiques aux moyens de transport (transport aérien, terrestre - route et rail, navigation).

Lien vers le programme :
http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-section/smart-green-and-integrated-transport

Exemples d'appels à candidature avec un accent placé sur le domaine de la navigation fluviale dans le cadre du programme de travail « Transports intelligents, verts et intégrés » identifiés pour l'année 2015 :

Waterborne :
MG 4.3 System modeling and life-cycle cost and performance optimization for waterborne assets (RIA: 23.04.2014/15.10.2015)

Infrastructure :
MG 8.4 Smart governance, network resilience and streamlined delivery of infrastructure innovation (CSA: 15.10.2015/ RIA, IA: 23.04.2014/15.10.2015)

Logistics:
MG 6.3 Common communication and navigation platforms for pan-European logistics applications (23.04.2015/15.10.2015)

Initiative technologique commune Shift2Rail (S2R JU)
(Horizon 2020, « Transports intelligents, verts et intégrés » priorité n°4 des « Défis sociétaux »)

Critères d'éligibilité :

- développement d'une nouvelle génération de trains présentant une efficience énergétique meilleure, plus respectueux de l'environnement, plus fiables et plus rentables
- développement de systèmes de gestion et de contrôle du trafic pour un réseau ferroviaire public interopérable et hautement efficace
- réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires plus rentables à capacités et rendement optimisés
- développement de solutions informatiques innovantes permettant d'intégrer les services d'information, de réservation et de vente des billets
- développement de solutions intermodales pour le transport de marchandises

Groupe cible : grandes entreprises, PME, instituts de recherche

Type de projet : projets de coopération

Particularités :
Le partenariat public-privé « Shift2Rail » s'est fixé comme objectif la réalisation d'une industrie ferroviaire européenne plus compétitive et d'un espace ferroviaire unique européen.
L'Union européenne et l'UNIFE (Union des industries ferroviaires européennes) sont partenaires dans cette initiative. Le budget est financé conjointement par le secteur privé et le programme pour la recherche et le développement Horizon 2020.

Interlocuteur :
Entreprise commune Shift2Rail
Tél. : +32 2 626 12 60
email : project@shift2rail.org
Site internet : www.shift2rail.org

Lien vers le programme :
www.shift2rail.org

4.4 Les fond structurels européens

Il s'agit d'un instrument permettant d'aider de manière ciblée les États-membres et les régions les moins développés en vue de les hisser au niveau économique communautaire (cohésion). Par ailleurs, ces fonds doivent contribuer à la réalisation des objectifs 2020 fixés par l'Union européenne.

Pour la période de programmation 2014-2020, la politique structurelle européenne s'appuie sur les différents fonds suivants :

- Fonds européen pour le développement rural (FEDER)
- Fonds social européen (FSE)
- Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER)
- Fonds de cohésion
- Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP)

4.5 Les possibilités de financement pour les domaines de travail identifiés dans le cadre d'une coopération

Domaine de coopération identifié dans l'étude de marché	**Explications- exemples**	**Domaine**	**Cofinancement**
Offre logistique conjointe	Réalisation d'un guichet unique pour les affréteurs	Marketing conjoint	INTERREG
Administration des terrains	Recensement de toutes les surfaces disponibles avec leurs caractéristiques et établissement d'une compétence centrale	Réalisation d'une plateforme commune	MEI
Systèmes d'information	Réalisation d'une interface transports routiers-navigation intérieure, suivi et traçabilité des marchandises et des bateaux de navigation intérieure, systèmes d'informations avec les ports maritimes: prévisions des retards pour la marine marchande, Cloud Containing, système uniforme d'information et de communication pour les écluses, dédouanement simplifié: AP+, Cargo Community System (CCS) tri-modal	Réalisation d'une plateforme commune	MEI /Horizon 2020 programme de travail TIC

Nouveaux services pour le transport de conteneurs	Utilisation conjointe de plusieurs zones de stockage pour conteneurs vides dans un contexte local, renforcement des liaisons dans la région du Rhin Supérieur, développement d'un concept avancé commun avec les ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam ou offres conjointes (ports maritimes / Rhin Supérieur) face aux armateurs pour améliorer les délais de retour des conteneurs vides (stockage, Free time)	Élaboration d'une offre et d'un marketing communs	INTERREG
Nouvelles offres pour le rail (et les voies navigables)	Nouvelles offres de transport ferroviaire (TC et WI) à partir de et vers les axes principaux, simplification des procédures aux frontières pour le rail, élaboration d'offres conjointes multimodales et multifret, analyse approfondie des potentiels de délocalisation, partenariat avec d'autres coopérations	Développement d'une offre et d'un marketing communs	INTERREG
Image internationale	Communiqués conjoints réguliers publiés sous «UpperRheinPorts», agence commune, échanges réguliers avec les expéditeurs, transporteurs et affréteurs, marketing international commun	Communication et marketing communs	INTERREG
Droits de port	Harmonisation des droits de port : transbordement, stockage, autres droits.	Travail en réseau	Décision du réseau
Offres spéciales	Élaboration d'une offre spécialisée pour les matières dangereuses ainsi que pour les convois exceptionnels dans la région du Rhin Supérieur	Travail en réseau	Décision du réseau

Catégories de marchandises	Par exemple : développer une stratégie commune de vente par catégorie de marchandises pour la région du Rhin Supérieur, identification des marchés (par catégorie de marchandises), surveillance et prévision à court terme des tendances, vérification des capacités de transbordement dans les ports pour les quantités à transporter prévues (2025/2035), favoriser le développement de surfaces de stockage moyennes (1200-1500 tonnes), développer les coopérations stratégiques avec les ports maritimes	Développement d'une offre et d'une communication communes	INTERREG
Capacités des voies navigables	Par exemple : rehaussement de deux ponts : Warren à Karlsruhe (convois exceptionnels) et Strasbourg-Kehl (conteneurs)	Travail en réseau	Décision du réseau

4.6 Exemples de projets européens avec participation des ports

Les différents programmes d'aide ont permis de cofinancer plusieurs projets en coopération avec des ports.

TIGER

Ce fut le cas du projet TIGER (Transit via Innovative Gateway conception solving European-Intermodal Rail needs) réalisé entre le 01.10.2009 et le 30.09.2012. L'objectif poursuivi était de :

- renforcer l'efficacité, l'efficience et la compétitivité du réseau ferroviaire de transport de fret
- réduire les congestions et les accidents, ainsi que les émissions et les impacts négatifs sur le climat.
- résoudre les problèmes de surcharge des ports du Nord et du Sud de l'Europe grâce à un nouveau système de distribution à destination et en provenance des ports, conçu pour les destinataires localisés dans l'arrière-pays et s'appuyant sur des trains navettes intermodaux industriels.
- élaborer des solutions pour les ports de l'Union européenne et permettant de réduire l'encombrement des routes en vue de garantir l'accessibilité industrielle efficace des destinations situées à l'intérieur de l'Europe ainsi qu'une mobilité durable.

Ce consortium associait entre autres les ports suivants: INTERPORTO BOLOGNA SPA (ITALIA), HAFEN HAMBURG MARKETING E.V. (DEUTSCHLAND), HAMBURG PORT AUTHORITY (DEUTSCHLAND), et AUTORITA PORTUALE DI GENOVA (ITALIA).

InterPorts

Le projet InterPorts - initiative commune des ports fluviaux et maritimes pour une meilleure commercialisation de la navigation intérieure - en est un autre exemple. Il s'agit d'un projet INTERREG III B réalisé pendant la période 2004-2007. Il visait à renforcer la commercialisation des activités de transport bimodal bateau/rail liées au port, soutenant ainsi l'objectif de transfert du trafic vers la navigation intérieure et le cabotage maritime, défini dans la politique des transports.

Encouragement à revenir à la navigation fluviale et aux voies navigables allemandes, il devait contribuer au délestage des routes et à la protection de l'environnement.

Le consortium réunissait 14 partenaires venant de Rhénanie-Westphalie, Hollande, Belgique et Angleterre. Y participaient les ports fluviaux de Mülheim, Neuss-Düsseldorf, Gelsenkirchen, Wanne-Herne, Dortmund, Dorsten, Münster, Minden, Hamm et Lünen ainsi que les ports maritimes néerlandais de Rotterdam et Amsterdam, d'Anvers en Belgique et de Medway en Grande-Bretagne.

CCP21

Le projet CCP21 rassemble 7 ports intérieurs et a pour objectif de promouvoir la connectivité et le transport durable par une meilleure organisation de la logistique et une optimisation de l'aménagement des surfaces dans les ports. Le cofinancement s'effectue dans le cadre du programme Interreg IVB Europe du Nord-Ouest pour une période de programmation allant de 2010 à fin 2014.

Cherchant d'une part à en favoriser la croissance et d'autre part, à trouver des solutions aux problèmes constatés, les partenaires œuvrent à faire des ports fluviaux de véritables nœuds de communication. A cet effet, ils se sont fixé quatre objectifs: sensibiliser les populations et intensifier l'acceptabilité de ces ports, encourager une utilisation commune des espaces, optimiser l'organisation de la logistique en matière de fret et promouvoir une distribution urbaine durable.

Les ports participant à ce projet ont déjà lancé diverses initiatives s'articulant autour des thèmes de la sensibilisation et de l'acceptabilité, de la cohabitation grâce à une utilisation multiple innovante des surfaces, de l'optimisation de la logistique en matière de fret et d'un acheminement durable des flux de marchandises dans les villes.

Le consortium regroupe le port de Bruxelles, les ports de Lille, le port autonome de Paris, le port autonome de Liège, le port de la Province d'Utrecht, les ports rhénans suisses et RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil.

ANNEXE

1. Exemple de fiche de caractérisation des projets d'investissements

Retour Liste

Renforcement de l'accessibilité ferroviaire
Verbesserung der Erreichbarkeit auf der Schiene

Nouvelle liaison ferroviaire entre la gare de Birsfelden et la zone industrielle de Schweizerhalle

Projet d'accroissement de la capacité grâce à la jonction de deux voies ferrées entre le port et la zone industrielle de Schweizerhalle, et accès par le sud à la gare de triage CFF à Muttenz (redondance de l'accès au nord)

Localisation : Bâle (Birsfelden/Auhafen)
Maître d'ouvrage : SBB Netz
Coût prévisionnel : 10 M€
Avancement : Avant projet
Horizon : 2015-2020

Problématiques de capacité et d'accessibilité

Le faisceau de triage au port de Birsfelden/Auhafen est actuellement connecté à la gare de triage de Muttenz par une seule voie non-électrifié au nord. Cette situation porte le risque de saturation. Le projet permet de doubler l'accès ferroviaire du port avec des gains de capacité.

Réponses aux enjeux des réseaux RTE-T

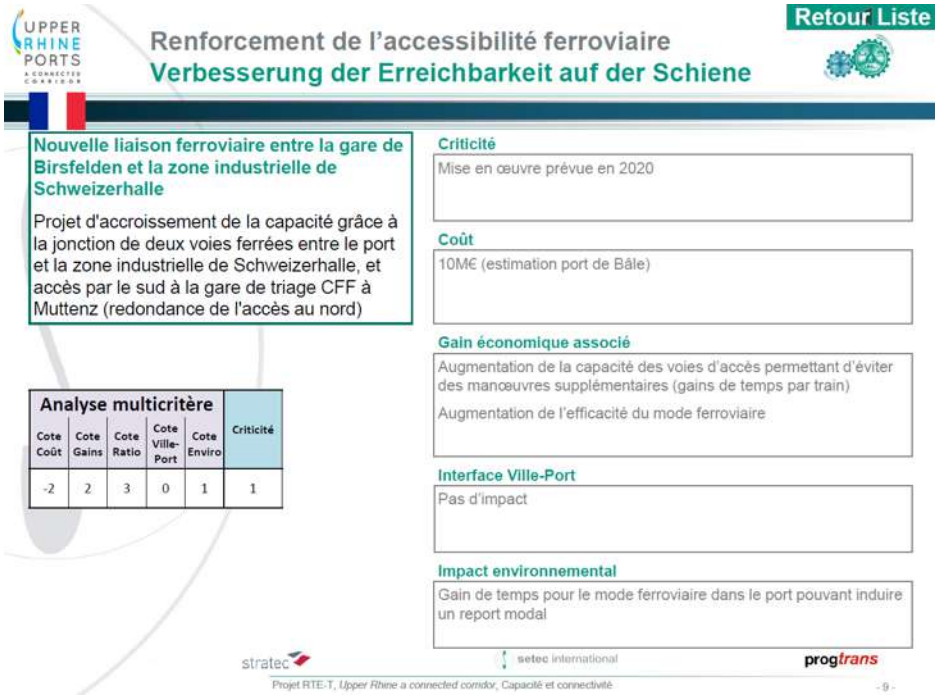
Gains de capacité ferroviaire, facilitant l'exploitation ferroviaire

Gain économique associé

Gains de capacité ferroviaire, gains d'accessibilité ferroviaire

stratec setec international progtrans

Projet RTE-T, *Upper Rhine a connected corridor*, Capacité et connectivité - 8 -



Retour Liste

Renforcement de l'accessibilité ferroviaire
Verbesserung der Erreichbarkeit auf der Schiene

Nouvelle liaison ferroviaire entre la gare de Birsfelden et la zone industrielle de Schweizerhalle

Projet d'accroissement de la capacité grâce à la jonction de deux voies ferrées entre le port et la zone industrielle de Schweizerhalle, et accès par le sud à la gare de triage CFF à Muttenz (redondance de l'accès au nord)

Analyse multicritère					
Cote Coût	Cote Gains	Cote Ratio	Cote Ville-Port	Cote Enviro	Criticité
-2	2	3	0	1	1

Criticité

Mise en œuvre prévue en 2020

Coût

10M€ (estimation port de Bâle)

Gain économique associé

Augmentation de la capacité des voies d'accès permettant d'éviter des manœuvres supplémentaires (gains de temps par train)

Augmentation de l'efficacité du mode ferroviaire

Interface Ville-Port

Pas d'impact

Impact environnemental

Gain de temps pour le mode ferroviaire dans le port pouvant induire un report modal

stratec setec international progtrans

Projet RTE-T, *Upper Rhine a connected corridor*, Capacité et connectivité - 9 -

UPPER RHINE PORTS
A CONNECTED CORRIDOR

PARTIE 3

STRUCTURE DE GOUVERNANCE – RAPPORT DE SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ 4

Strasbourg, le 15 décembre 2014

Réalisé par Mensia et Steinbeis-Europa-Zentrum

MENSIA

STEINBEIS-EUROPA-ZENTRUM

Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)
Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Häfen Rheinland-Pfalz · Hafen Mannheim · RHEINHÄFEN KARLSRUHE · PAS Port Autonome de Strasbourg · Hafenverwaltung Kehl · Port Rhénan · RheinPorts

SOMMAIRE

MODALITES DE GOUVERNANCE POUR LA COOPERATION UPPER RHINE PORTS 3

1.MODALITES DE GOUVERNACE DES PORTS DU RHIN SUPERIEUR EN VUE D'UNE COOPERATION RENFORCEE 3

1.1 Déclaration d'intentions pour une collaboration plus approfondie Erreur ! Signet non défini.

1.2 Étude de différentes formes juridiques **8**

1.3 Exemples de coopérations – Best Practices **16**

1.4 Propositions d'une structure de coopération pour le UpperRhinePorts **21**

ANNEXE 22

1.MATRICE DE COMPARAISON DES FORMES JURIDIQUES SELECTIONNEES 23

MODALITES DE GOUVERNANCE POUR LA COOPERATION UPPER RHINE PORTS

1. Modalités de gouvernance des ports du Rhin Supérieur en vue d'une collaboration renforcée

Dans le cadre du projet Upper Rhine Ports, la coopération entre les neuf ports participants a été renforcée, ce qui a permis de quantifier les avantages d'une étroite collaboration et de préciser de nouveaux objectifs. Il s'agissait de trouver une structure permettant d'optimiser la coopération entre les ports. Celle-ci devait mettre à profit les synergies et contribuer au développement du Upper Rhine Ports, et ce sur le long terme.

Il était nécessaire de définir une structure de gouvernance aidant à l'application d'une stratégie commune et d'un plan d'investissement partagé.

La question des avantages et des inconvénients de différentes formes juridiques a été abordée afin de déterminer la structure idéale. Il fallait tenir compte de différents aspects, tels que l'acquisition de la personnalité juridique et la faculté de recevoir des subventions. Par ailleurs, divers exemples de coopération entre les ports, déjà identifiés dans le cadre des études complémentaires, ont été pris en considération. Au final, la forme juridique choisie devait fournir un cadre pour les activités communes et faire avancer la coopération entre les partenaires.
Le but étant la création et la gestion d'une structure de coopération. Les formes juridiques entrant dans une première sélection devaient respecter différents critères:

- *Obtention de la personnalité morale*
- *Possibilité de recevoir des subventions, de déposer des demandes*
- *Cadre juridique pour le règlement de la coopération entre les ports*

L'étape suivante a consisté à proposer aux partenaires de signer une déclaration d'intentions. Ceux-ci manifestent ainsi leur intérêt en vue des prochaines mesures à mettre en œuvre.

1.1 Déclaration d'intentions pour la poursuite de la collaboration

Les ports du Rhin Supérieur ont rédigé une déclaration d'intentions pour la création d'une structure de gouvernance commune afin de souligner la nécessité d'une coopération plus étroite ainsi que ses objectifs. Cette déclaration clarifie le souhait des partenaires d'une collaboration le long terme.

Figure: Déclaration d´intentions portant sur la création d´une structure de coopération commune des ports du Rhin Supérieur

Absichtserklärung zur Gründung einer gemeinsamen Kooperationsstruktur der Oberrheinhäfen

Déclaration d'intention portant sur la création d'une structure de coopération commune des ports du Rhin Supérieur

Zwischen/ entre

- **Port autonome de Strasbourg**
  25 rue de la Nuée bleue - CS 80407
  F-67002 Strasbourg
- **Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH**
  Rheinvorlandstr. 5
  68159 Mannheim
- **Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH**
  Zollhofstr.4
  67061 Ludwigshafen
- **KVVH - Karlsruhe Versorgungs-Verkehrs- und Hafen GmbH, Geschäftsbereich Rheinhafen**
  Werftstr. 2-4
  76189 Karlsruhe
- **Hafenverwaltung Kehl - Körperschaft des öffentlichen Rechts**
  Hafenstraße 19
  77694 Kehl
- **Port Rhénan Colmar/ Neuf-Brisach**
  ZI Portuaire
  F-68680 Volgelsheim
- **RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil**
  Hafenstraße 43a
  D-79576 Weil am Rhein

1. Vorbemerkungen

Die Parteien beabsichtigen, Verhandlungen über eine längerfristige Kooperation unter dem Namen der „Upper Rhine Ports“ fortzusetzen, um eine Kooperationsstruktur zu erarbeiten welche im Rahmen der Gründung einer Partnerschaft mit eigenständiger Rechtsform umgesetzt werden soll.

Die Parteien halten nachstehend den Stand ihrer bisherigen Verhandlungen und ihre vorläufigen Vereinbarungen fest. Sie begründen damit noch keine Verpflichtung zum Abschluss eines Kooperationsvertrages.

2. Kooperationsziele

Gegenstand der vorgesehenen vertraglichen Vereinbarung ist die Errichtung eines trinationalen Netzwerkes der oberrheinischen Binnenhäfen, das der Durchführung von Markterschließungsmaßnahmen, korridorrelevanten Investitionen und gemeinsamen Projekten dienen soll. Die Kooperation liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der EU-Ziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 % bis 2050 mit Hilfe eines leistungsfähigen multimodalen Verkehrsnetzes und der Verlagerung von Verkehren auf die alternativen Verkehrsträger Binnenschiff und Eisenbahn.

3. Kooperationsstruktur

Die beabsichtigte Struktur der Kooperation beinhaltet die operative Geschäftsführung des Netzwerkes durch Vertreter, der an der Kooperation beteiligten Häfen. Diese unterstehen der Leitung eines Vorstandes, der sich aus den Mitgliedern des Direktoriums der an der Kooperation beteiligten Häfen zusammensetzt.

Die Einrichtung von Facharbeitsgruppen zu ausgewählten Themen ist geplant. Details zur konkreten Ausgestaltung der

1. Avant-propos

Les parties prenantes envisagent de continuer les négociations en vue d'une coopération sur le long terme sous l'appellation „Upper Rhine Ports“; et ce, dans le but de définir une structure de coopération qui sera appliquée dans le cadre d'un partenariat sous une forme juridique autonome.

Les parties prenantes indiquent ci-dessous l'état d'avancement des négociations menées jusqu'ici, ainsi que leurs accords préalables. Ce faisant, elles ne sont pas encore dans l'obligation de conclure un contrat de coopération.

2. Objectifs de coopération

L'objet de l'accord contractuel prévu est la création d'un réseau trinational entre les ports du Rhin Supérieur qui servira à la prospection commerciale, à la mise en place d'investissements bénéficiant aux corridors, ainsi qu'à la réalisation de projets communs.

De ce fait, la coopération contribue de manière importante à la réalisation des objectifs de l'Union Européenne de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 à travers un réseau de transport multimodal efficient et un report modal vers des modes de transport alternatifs que sont le fluvial et le ferroviaire.

3. Structure de coopération

La structure de coopération envisagée comporte la gestion opérationnelle du réseau par les représentants des ports participant à la coopération. Ces derniers sont placés sous la direction d'un comité, composé des membres du directoire des ports participant à la coopération.

Il est prévu de créer des groupes de travail composés d'experts dans le domaine des thèmes choisis. Les détails concernant la

Zusammenarbeit werden in Abhängigkeit der zu vereinbarenden Rechtsform zwischen den Parteien festgelegt und sind als solche Bestandteil des abzuschließenden Kooperationsvertrages.

forme réelle que prendra la coopération seront fixés en fonction de la forme juridique adoptée par les parties prenantes et font, en tant que tels, partie intégrante du contrat.

4. Zeitplan

Die Parteien stimmen darin überein, dass sie schnellstmöglich Gespräche zur Ausarbeitung einer Kooperationsstruktur im Geiste dieser Absichtserklärung aufnehmen mit dem Ziel einer zügigen Gründung einer Partnerschaft mit eigenständiger Rechtsform.

Die Parteien sind bereit, die für einen Vertragsabschluss erforderlichen Vorleistungen zu erbringen und zur Erreichung des Vertragsabschlusses partnerschaftlich zusammenzuarbeiten. Sie werden alle hierfür erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen.

4. Calendrier

Les parties prenantes conviennent qu'elles engageront au plus tôt des discussions relatives à l'élaboration d'une structure de coopération dans l'esprit de cette déclaration d'intentions, avec pour objectif de créer rapidement un partenariat sous une forme juridique autonome

Les parties prenantes sont disposées à travailler en partenariat et fournir les prestations préalables nécessaires à la conclusion du contrat. Elles fourniront toutes les informations requises.

5. Inkrafttreten und Laufzeit der Absichtserklärung

Diese Absichtserklärung tritt mit der Unterzeichnung durch alle Parteien in Kraft und endet automatisch mit Abschluss eines Kooperationsvertrages bezüglich der Gründung einer Partnerschaft mit eigenständiger Rechtsform zwischen den Parteien.

5. Entrée en vigueur et durée de validité de la déclaration d'intention

Cette déclaration d'intention entre en vigueur avec la signature de toutes les parties prenantes et s'achève automatiquement avec la conclusion entre les parties prenantes d'un contrat de coopération relatif à la création d'un partenariat sous une forme juridique autonome.

Karlsruhe, den 25.11.2014

Jean-Louis Jerome, Generaldirektor
Port autonome de Strasbourg

Roland Hörner, Hafendirektor
Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim

Franz-Josef Reindl, Geschäftsführer
Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH

Patricia Erb-Korn, Geschäftsführerin
KVVH - Karlsruhe Versorgungs-Verkehrs- und Hafen GmbH, Geschäftsbereich Rheinhafen

Dr. Karlheinz Hillenbrand, Direktor
Hafenverwaltung Kehl - Körperschaft des öffentlichen Rechts

François Strub, Direktor
Port Rhénan Colmar/ Neuf-Brisach

Jacky Scheidecker, Direktor
Ports de Mulhouse-Rhin - RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil-

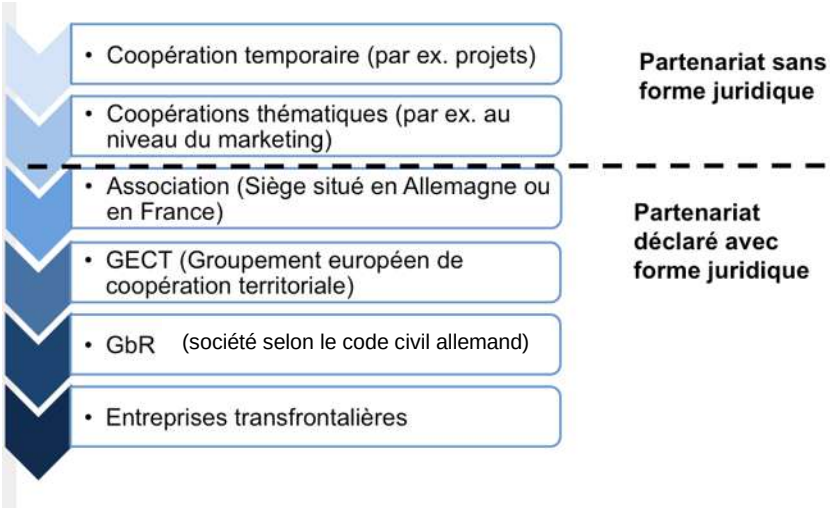
Hans-Peter Mösch, Geschäftsführer
Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein GmbH - RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil -

Hans-Peter Hadorn, Direktor
Schweizerischen Rheinhäfen - RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil -

La déclaration d'intentions a été signée par tous les directeurs de ports lors de la cérémonie de clôture du projet.

1.2 Étude de différentes formes juridiques

La première étape a consisté à s'interroger sur l'intérêt d'un partenariat avec ou sans forme juridique. À cet effet, divers exemples ont été analysés comme le montre l'illustration suivante.



Après que la décision en faveur d'un partenariat avec une forme juridique pour la coopération Upper Rhine Ports a été prise, il a fallu se mettre d'accord sur la forme juridique à choisir.

Afin de faire avancer la réflexion concernant la forme juridique la plus adéquate pour une coopération plus étroite entre les ports du Rhin supérieur, plusieurs formes juridiques ont été sélectionnées et comparées en fonction de neuf critères, ainsi qu'en fonction de leurs avantages et inconvénients. La matrice détaillée comparant les différentes formes juridique se trouve en annexe.

Pour répondre aux besoins de cette région transfrontalière, des formes juridiques allemandes, françaises et européennes ont été sélectionnées. Il s'agit de la forme allemande de l'association : « eingetragener Verein e.V. », la forme française de l'association : l'association 1901, ainsi que l'association de droit local Alsacien, la société allemande « Gesellschaft bürgerlichen Rechts GbR » (société privée selon le code civile), le Groupement d'Intérêt Economique (G.I.E.) et la société civile SC. Des formes européennes présentaient également un intérêt pour la coopération entre les ports, il s'agit du Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) et du Groupement Européen d'Intérêt Économique (G.E.I.E).

Ces formes juridiques ont été analysées selon divers critères. Le premier d'entre eux est celui de la base juridique qui indique sur quel système de droit se fonde la collaboration. Il est pertinent est de savoir s'il s'agit du droit allemand, français ou européen.

C'est en se focalisant sur l'objectif de ce regroupement entre les ports, qu'une vision claire de ce qui est attendu de la forme juridique adéquate a pu être dégagée. De cette observation résulte le choix de cette dernière.

La forme juridique choisie doit jouir d'une personnalité morale, une qualité essentielle attendue de cette dernière.

Pour se faire une idée de la charge de travail résultant de la création de la forme juridique, les modalités de création ont également été prises en compte. À cet égard, le nombre

minimum de fondateurs ou d'associés, le capital minimum nécessaire ou le capital propre ont été considérés comme étant des éléments importants.

Enfin, en ce qui concerne la mise en œuvre pratique de la coopération, l'accent a été porté sur l'application des règles de gérance et de représentation et plus particulièrement sur la responsabilité des parties prenantes.

La matrice a été complétée par des éléments importants notamment en matière de fiscalité. De plus les avantages et les inconvénients des différentes formes juridiques sont eux aussi représentés.
Dans la partie suivante, un résumé de toutes les formes juridiques sélectionnées est présenté.

Association de droit allemand (D)
La base juridique de l'association de droit allemand est prévue par le Code civil allemand (Bürgerliches Gesetzbuch BGB) §§ 21 à 79. L'objectif de la création d'une association de droit allemand est la recherche d'un but d'intérêt général sous l'utilisation d'une raison sociale commune. Le groupement existe indépendamment du fait que de nouveaux membres soient admis ou que d'autres se retirent.

L'association de droit allemand acquiert une personnalité morale lors de son inscription au registre des associations auprès du tribunal administratif compétent.

Les conditions de création d'une association de droit allemand respectent plusieurs étapes. Les plus importantes sont la dotation de statuts et la création d'une assemblée constitutive. Puis, l'association de droit allemand doit être enregistrée auprès du tribunal compétent. Par la suite, un compte rendu de l'assemblée constitutive, signé selon les règles statutaires, doit être rédigé. Le conseil d'administration et l'assemblée générale sont les seuls organes obligatoires.

Au moment de sa création, l'association de droit allemand doit compter au moins sept personnes physiques ou morales.

Aucun capital minimum n'est exigé.

Le dirigeant est chargé de la gérance de l'association de droit allemand. Il la dirige et la représente. L'assemblée générale est l'organe principal de l'association. Elle peut donner des directives au dirigeant et statue sur toutes les questions qui ne sont pas sous la compétence du dirigeant (voire les statuts).

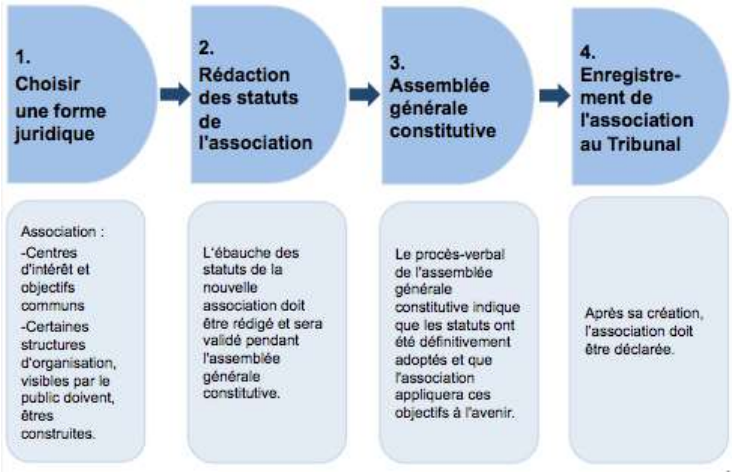
L'association de droit allemand est responsable en tant que personne juridique. Les membres en tant que tels ne sont pas responsables (si l'association n'a pas d'avoir, le créancier ne peut se retourner contre eux. Le dirigeant bénévole n'est responsable selon l'art. 31a §1 alinéa 1 BGB que pour une faute lourde intentionnelle ou par négligence grave. La responsabilité des membres du comité d'administration vis-à-vis d'un tiers n'est pas limitée. C'est pourquoi en cas de préjudice, la direction de l'association est également responsable vis-à-vis d'un tiers pour une faute légère. L'art. 31a § 2 BGB stipule toutefois que le membre du comité d'administration pourra, dans ce cas, être exonéré de la responsabilité, s'il n'a pas commis de faute lourde ou agit par négligence. Dans ce cas, l'association de droit allemand devra endosser la responsabilité et, par exemple, payer pour les dommages causés.

L'association de droit allemand est soumise au même traitement fiscal que les entreprises commerciales, exception faite de l' association sans but lucratif selon §21 AO.

Les principaux avantages de l'association de droit allemand sont les suivants : Le dirigeant est relativement bien protégé contre le risque d'une responsabilité contractuelle (c'est-à-dire le risque économique). Les membres ne sont pas responsables.
L'association de droit allemand jouit d'une personnalité morale. Elle peut poursuivre et être poursuivie en justice en son nom. Elle peut également être inscrite au registre foncier. En ce qui concerne la fiscalité, l'association de droit allemand peut être reconnue d'intérêt public (ce n'est pas le cas de la GbR par exemple), ce qui constitue un réel avantage. Elle a une forme clairement définie par le droit, avec des dispositions réglementaires s'appliquant tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la structure et a une forme d'organisation fondamentalement démocratique avec les mêmes droits et devoirs pour tous les membres ("one man, one vote"). Ses autres avantages concernent les coûts de constitution relativement modestes et qu'un capital minimum n'est pas nécessaire (comme c'est le cas pour une GmbH).

Les inconvénients se rapportent à sa constitution qui requiert la réalisation de certaines exigences, telles que la rédaction des statuts et le choix du comité d'administration. Par ailleurs, au moins sept membres sont nécessaires pour sa création.

Figure: procédure de création d'une association de droit allemand



Association de droit local Alsacien
La base juridique de l'association en Alsace est prévue aux articles 21 à 79-III du code civil local. (Loi du 01/08/2003). Les associations dont le siège se situe en Alsace et en Moselle ne sont pas soumises à la « loi 1901 ».

L'association se définit traditionnellement comme un groupement de personnes, constitué pour une durée déterminée ou indéterminée, avec un but et un objet collectifs. L'association en Alsace acquiert une personnalité morale après inscription au registre des associations tenu auprès du greffe du tribunal d'instance du lieu du siège.

Les conditions de forme sont les suivantes: Il faut définir l'objet de l'association, mettre en place les organes de direction, définir leur taille en fonction du projet et préciser les modalités de fonctionnement de l'association.

Une fois les statuts rédigés, il faut les faire adopter. Une réunion avec les membres fondateurs (au moins 7) et/ou toute personne intéressée par le projet est convoquée : il s'agit de l'assemblée générale constitutive. Un compte-rendu de la réunion doit être rédigé. La direction de l'association est désignée et une liste des membres du conseil d'administration est dressée.

Les membres fondateurs signataires des statuts, personnes physiques ou morales, doivent être au moins sept (article 56 du code civil local) au moment de l'inscription. Le nombre de membres ne peut jamais être inférieur à trois.

En ce qui concerne le capital minimum ou capital initial, il n'existe aucune disposition législative.

Le dirigeant est chargé de la gérance de l'association de droit allemand. Il la dirige et la représente. L'assemblée générale est l'organe principal de l'association. Elle peut donner des directives au dirigeant et statue sur toutes les questions qui ne sont pas placées sous la compétence du dirigeant (par le biais des statuts).

L'association en Alsace est responsable en tant que personne juridique. Ses dirigeants ne sont pas responsables, en principe, des engagements contractés par celle-ci. Seul le patrimoine de l'association répond de ses engagements. De façon exceptionnelle, les dirigeants peuvent voir leur responsabilité personnelle engagée s'ils ont commis une faute de gestion ou s'ils ont agi en dehors de leur mandat stipulé dans les statuts.

En matière de fiscalité, l'association en Alsace sera soumise au même traitement que les entreprises commerciales, exception faite de l'association à but non lucratif.

Un des avantages de l'association en Alsace est qu'elle dispose d'une capacité contractuelle étendue. Celle-ci lui permet d'accomplir tous les actes de la vie juridique (achat, vente, location, embauche), de recevoir des dons et legs, ainsi que de posséder et d'administrer tout bien mobilier ou immobilier.

En ce qui concerne les statuts, la législation laisse une grande liberté quant à la rédaction des statuts. En contrepartie de la capacité contractuelle plus étendue, l'association est soumise à un double contrôle préalable de l'administration et du Tribunal d'Instance. Autre contrainte: les membres qui doivent être au moins sept lors de la création de l'association en Alsace.

Association selon la loi 1901
La base juridique de l'association déclarée est prévue par le Code civil et la loi du 01/07/1901.
En règle générale, une association poursuit un but d'intérêt général, mais elle peut être également à but lucratif.

L'association acquiert la personnalité morale, lorsqu'elle est déclarée auprès de la préfecture ("Association déclarée").

Les conditions de forme exigent la rédaction des statuts, ainsi que la création d'une assemblée générale (assemblée générale constitutive). Celle-ci approuve les statuts et élit un président. L'association dispose d'une capacité contractuelle, après son inscription à la préfecture ("Association déclarée"). Elle peut, en conséquence, signer des contrats, ouvrir un compte en banque ou contracter un prêt.

Les membres fondateurs de l'association déclarée doivent être au moins au nombre de deux personnes physiques ou morales. En ce qui concerne le capital minimum, il n'existe aucune disposition législative.

Il existe le principe de la liberté de choix quant au mode de gestion de l'association. En pratique, l'association est souvent gérée par un conseil d'administration qui élit généralement un bureau composé d'un président, d'un trésorier et d'un secrétaire. Les

membres de l'association se réunissent périodiquement en assemblée générale (au minimum une fois par an pour l'approbation des comptes). Ses modalités de fonctionnement doivent être fixées dans les statuts car rien n'est prévu par les textes.

Les membres voient leur responsabilité limitée à leurs apports. La responsabilité des dirigeants est engagée seulement en cas de fautes de gestion. L'association peut voir sa responsabilité civile et pénale engagée.

En ce qui concerne la fiscalité, l'association déclarée sera soumise au même traitement que les entreprises commerciales, exception faite de l'association à but non lucratif.

Les principaux avantages de l'association déclarée sont les suivants: elle peut signer des contrats et intervenir auprès des autorités administratives. Elle peut disposer d'un patrimoine, ouvrir un compte et contracter un prêt en son nom. Elle peut également agir en justice devant toute juridiction (civile, pénale ou administrative). L'association déclarée a une forme clairement définie par le droit avec des dispositions réglementaires s'appliquant tant à l'intérieur que vis-à-vis des relations avec l'extérieur. Autre avantage : sa création ne requiert pas de capital minimum (au contraire de la GmbH).

Cette forme juridique comporte quelques inconvénients. Sa constitution requiert la réalisation de certaines exigences, telles que la rédaction des statuts, publication au Journal officiel et son enregistrement auprès de la préfecture. Par ailleurs, sauf exception, une association simplement déclarée ne peut pas recevoir de dons.

La société selon le code civil allemand: GbR (D)
La base juridique de la GbR est prévue par le Code civil allemand (BGB) à l'article 705.

En règle générale, la GbR est généralement utilisée en tant que structure pour des activités qui sont elles-mêmes non commerciales. Les associés poursuivent un intérêt commun.

La GbR jouit de la personnalité morale. Elle peut être elle-même une partie contractante, ouvrir des droits et être enregistrée au registre foncier. La GbR a la capacité à être partie dans un procès civil.

Il n'existe aucune conditions de forme quant à la création de la GbR. Elle n'est pas une entreprise commerciale au sens du code de commerce allemand (HGB). C'est pourquoi il n'existe pas d'obligation d'enregistrement au registre du commerce.

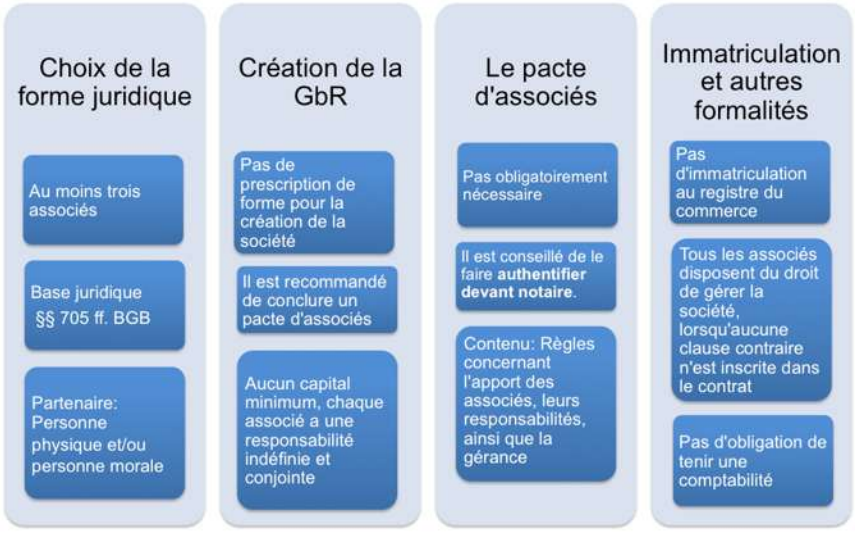
Au moins 2 personnes physiques ou morales sont nécessaires pour la création de la GbR. Aucun capital minimum n'est exigé par la loi. La gestion de la GbR se fait collectivement, sauf dans le cas où une règle dérogatoire ait été fixée.

La GbR engage sa responsabilité pour l'exécution de ses obligations contractuelles avec l'ensemble du patrimoine de la société. Les associés sont personnellement responsables de l'exécution des obligations contractuelles souscrites par la société. Cette responsabilité est illimitée, sauf si les statuts stipulent en mention complémentaire qu'elle ne porte que sur les biens mis en commun dans la société.

En ce qui concerne la fiscalité, la GbR sera soumise au même traitement que les entreprises commerciales. Une GbR peut réaliser des bénéfices qu'elle doit soumettre à l'impôt.
La GbR possède cet avantage qu'elle doit suivre très peu de dispositions législatives, ce qui est très pratique pour les travailleurs indépendants. En outre, elle a une comptabilité simple et offre une grande liberté quant au choix de la forme de gérance.

Ses inconvénients concernent une situation juridique des GbR pas toujours claire et une responsabilité personnelle des associés qui peut être engagée et le fait que la GbR ne peut pas être sans but lucratif, à l'inverse de l'association de droit allemand.

Figure: GbR



G.I.E. (Groupement d'Intérêt Economique) (F)
La base juridique du G.I.E est prévue par le Code de commerce L. 251 -1 à L. 251-23.

Cette forme juridique permet à ses membres de mettre en commun certaines de leurs activités tout en conservant leur individualité. Le G.I.E. doit toujours poursuivre un objectif économique. La dénomination du G.I.E. peut être choisie librement. Les statuts déterminent son siège. En règle générale, il n'est créé que pour une durée déterminée.

Le G.I.E. jouit d'une personnalité morale.

Les membres fondateurs sont au moins deux personnes physiques ou morales qui doivent toutes exercer une activité économique. L'enregistrement au registre du commerce et la publication au B.O.D.A.C. C (Bulletin Officiel des Annonces Civiles et Commerciales) sont obligatoires :

Aucun capital minimum ou capital propre n'est exigé.

Le G.I.E est dirigé par un ou plusieurs administrateurs qui vis-à-vis des tiers, engagent le groupement par tout acte entrant dans l'objet social. Les statuts prévoient la convocation et le déroulement des assemblées générales. Tous les détails sont précisés dans les statuts.

Chaque membre du GEIE est indéfiniment et solidairement responsable des dettes contractées par le GIE.

Chaque membre est imposé pour la partie des bénéfices réalisés par le GIE qui correspond à ses droits, au titre de l'impôt sur le revenu.

Un des avantages du G.I.E est qu'il n'existe aucune disposition législative concernant le capital minimum. Comme pour la GbR, le groupement d'intérêt économique offre une grande souplesse et liberté de fonctionnement, ainsi que très peu de formalités et des coûts liés à sa constitution faibles. Par ailleurs, il existe la possibilité de mettre en commun des moyens.

La responsabilité solidaire et indéfinie des membres du G.I.E présente un inconvénient. En outre, en cas de transformation du GIE en une autre forme juridique. Les conséquences fiscales peuvent être importantes.

S.C. - société civile (F)
La base juridique de la société civile est prévue par le Code civil art. 1832 et s. 1845 et s.

La S.C. n'est pas une société commerciale, elle ne doit pas exercer d'activités commerciales. La société acquiert la personnalité morale à compter de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés.

Les statuts doivent être établis par écrit. La société doit être immatriculée au registre du commerce et des sociétés. Les membres fondateurs sont au moins 2 personnes physiques ou morales.

Chacun des associés sans exception doit obligatoirement faire un apport. Il peut s'agir d'un apport en numéraire, en nature ou en industrie. Néanmoins un capital minimum n'est pas nécessaire. Le dirigeant d'une société civile peut être une personne physique ou morale.

Les membres sont indéfiniment mais pas solidairement responsables. Il n'y a pas d'imposition au niveau de la société, car elle n'est pas commerciale. Il est tout de même possible d'opter pour un impôt sur les sociétés (IS).

Cette forme juridique présente les avantages d'une grande souplesse et liberté de fonctionnement. Le fait qu'il n'y ait pas de capital minimum à apporter et que les coûts de créations soient moindres sont également des éléments intéressants.

Par contre, la responsabilité indéfinie des associés et la nécessité de décider collectivement peuvent représenter des obstacles.

GECT (EU) – Groupement Européen de Coopération Territoriale
La base juridique du GECT est prévue par le Règlement (UE) no 1302/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 modifiant le règlement (CE) no 1082/2006.

Le GECT a pour objectif de faciliter et promouvoir la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale entre ses membres. Il s'agit de renforcer la cohésion sociale, économique et territoriale de ses membres. Il est comparable à une communauté de commune (transfrontalière).

Le groupement jouit d'une personnalité morale. Le GECT peut se voir confier des missions par ses membres, à titre permanent ou temporaire. Cela n'implique pas la transmission de compétences ou de responsabilités.

Un consensus quant à la valeur ajoutée d'un GECT et/ou une structure permanente sous cette forme sont nécessaires. Différents types de sociétés peuvent fonder un GECT.

Il n'existe aucune disposition législative concernant le nombre minimum de membres fondateurs, sinon que les partenaires relèvent d'au moins 2 États membres différents.

Un capital minimum ou capital propre n'est pas obligatoire.

Le GECT ne dispose pas de compétences nationales/ régionales. Celles-ci restent au niveau des membres du groupement. Seule l'exécution de certaines tâches est confiée par les membres au groupement. Les affaires sont menées, en règle générale, par un gérant désigné.

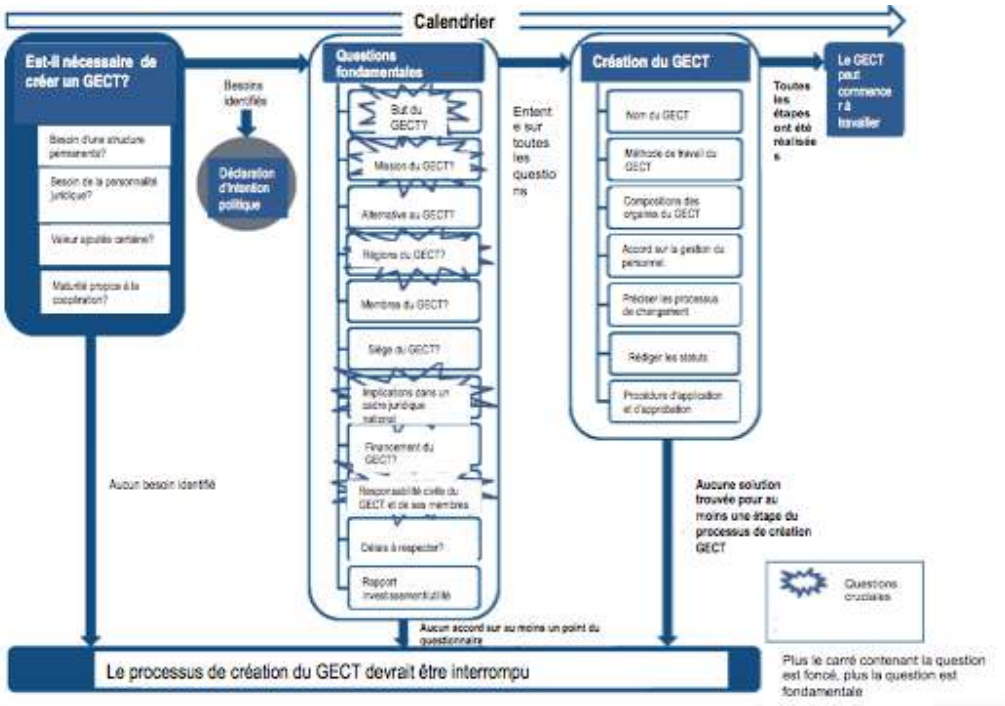
Les GECT peuvent être, en principe, responsables de manière limitée ou illimitée. Le règlement GETC laisse ouverte cette possibilité. Le droit applicable pour l'interprétation et l'application de la convention est celui de l'État membre où est établi le siège officiel.

Le régime fiscal varie selon le siège des GECT et dépend des dispositions législatives des pays respectifs.

Le GECT permet aux partenaires de former une entité juridique unique s'appuyant sur un ensemble unique de règles, afin de mener à bien des initiatives communes dans plusieurs États membres (par ex. contrat de travail unique). Les acteurs de différents États membres peuvent ainsi coopérer dans le cadre d'initiatives communes sans qu'il soit nécessaire de signer un accord international sujet à ratification par les parlements nationaux. Les membres d'un GECT peuvent choisir les activités sur lesquelles portera leur coopération, définir le processus décisionnel et adopter leur propre règlement intérieur. Les GECT peuvent prendre part directement aux appels à projets des programmes territoriaux de l'Union européenne et agir en tant qu'autorité de gestion unique.

Un des inconvénients du GECT est son processus de création complexe. Son fonctionnement est complexe et coûteux et eu égard à divers aspects, il dépend du droit national des pays où le siège du groupement se situe.

Figure: Procédure de création d'un GECT



G.E.I.E. (Groupement Européen d'Intérêt Économique)
La base juridique du G.E.I.E est prévue par le Règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil, du 25 juillet 1985, relatif à l'institution d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE), afin de favoriser la coopération économique transfrontalière entre les États membres.

Le GEIE est un groupement économique, dont le but est de favoriser l'activité économique de ses membres. Un G.E.I.E est certes considéré sans personnalité morale, mais il peut tout de même être titulaire de droits et d'obligations.

Le G.E.I.E peut être créé par différents types de sociétés, aussi bien personnes physiques que morales de droit privé ou public.

Au moins 2 personnes physiques ou morales (de différents pays de l'UE) sont nécessaires lors de la création du G.E.I.E.

Un capital minimum ou capital propre n'est pas obligatoire.

La direction de la société est assurée par tous les associés en commun. Chaque membre du GEIE est responsable des dettes contractées par le GEIE de manière individuelle, illimité et solidaire.

TVA et impôts sur les salaires sont obligatoires (un G.E.I.E ne devrait pas omettre de se procurer un numéro de TVA intracommunautaire). Un G.E.I.E ne paie toutefois pas d'impôts sur les sociétés - n'est pas autorisé à réaliser des bénéfices - Art. 40 EG VO stipule que les résultats de l'activité du groupement ne sont imposés qu'au niveau des membres.

Le peu de règles à suivre imposées par les législateurs constitue un avantage en faveur du G.E.I.E, tout comme le choix relativement libre des statuts.

Les inconvénients en sont assez nombreux. Cette forme juridique est relativement compliquée, car des connaissances sur les lois de plusieurs pays européens sont requises. Par ailleurs, comme l'expérience le prouve, le coût de la communication interne (langues étrangères), est élevé. Il existe des incertitudes par rapport à la fiscalité (délimitation). Un autre problème concerne la distribution des bénéfices et le partage des pertes problématiques, lorsque qu'aucun accord n'a été convenu. Enfin, les membres sont solidairement responsables des dettes.

1.3 Exemples de coopérations – Best Practices

Des exemples de différentes formes de coopération entre les ports au niveau européen ont été identifiés et analysés dans le cadre de l'étude de marché. Le contenu des coopérations Haropa, Rhône-Saône (Medlink Ports), le groupement Bayernhäfen et Hafenband am Mittellandkanal sont présentés ci-dessous.

Haropa

Haropa est un groupement d'intérêt économique (GIE) créé en 2012 à l'initiative des 3 ports séquaniens sous l'impulsion de l'Etat français dans une véritable logique de renforcement compétitif vis-à-vis de la concurrence des ensembles portuaires du range nord.

Le GIE se manifeste par un Conseil d'administration qui valide les décisions stratégiques et les sujets d'études. Les objectifs du GIE sont la coopération et la coordination via également le conseil de coordination interportuaire (CCIS).

La coopération Haropa se manifeste par une coopération dans de multiples domaines que nous pouvons synthétiser dans le tableau ci-dessous :

Figure: Haropa Port

Domaine de coopération	Actions	Statut
Marketing et communication	Identité visuelle forte, communication unique « Harbours of Paris » auprès de l'environnement Impact marketing, notamment à l'étranger, très positif : Haropa a été élu 4 fois « best seaport in Europe » par Cargonews Asia	Réalisé
Offre commerciale	Approche guichet unique chargeur : maintien des organisations commerciales de chaque port mais en réaffectant les ressources sous la bannière Haropa Une approche par filière (conteneur, céréales etc) étendue au niveau Haropa et une mutualisation des correspondants notamment à l'international Echange d'information intensif entre les ports	En cours
Tarif / Politique commerciale	Pas d'homogénéisation réelle sur les tarifs, la politique tarifaire est propre à chaque port.	En cours
Relations institutionnels	Le GIE permet de faciliter et de clarification les concertations et d'augmenter le « poids politique » de l'ensemble portuaire	Réalisé
Gestion du foncier	Guichet et interlocuteur unique mais une gestion du foncier propre à chaque port (contraintes et conditions de marché différentes). Des clubs métiers ont été mis en place entre les salariés des différents ports (ceux qui n'ont pas basculés dans le GIE Haropa) pour favoriser l'échange d'infos, d'expertise et la coordination	En cours

Medlink Ports

L'axe Rhône-Saône, c'est :

- 1000 km de voies navigables dont 650 km de voies à grand gabarit.
- Une ouverture directe sur la méditerranée (Fos, Sète)
- 10 ports dotés d'un service public, une vingtaine de ZIP
- Navigation 24/24, 7j/7

La collaboration de bassin a pris corps en 1995 avec un schéma directeur des ports du bassin, puis en 2004 avec le plan Rhône, confié au préfet coordonnateur de bassin par arrêté du Premier ministre. A la base conçu comme une stratégie globale de prévention du risque d'inondation sur le Rhône, celui-ci a vu ses perspectives élargies suite à la volonté des 3 conseils généraux (PACA, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon) de considérer la gestion du Rhône comme un projet interrégional d'envergure européenne et donc d'aller vers une approche globale fleuve – territoire - habitants.

Au vu de l'évolution des marchés, il a été nécessaire de mettre à jour le schéma en 2010, afin notamment d'alimenter le « Plan Rhône » 2007-2013, et d'établir un outil de référence dans le développement portuaire et territorial.

Figure: Corridor Rhône-Saône –Medlink Ports

Domaine de coopération	Actions	Statut
Marketing et communication	Identité visuelle et communication unique « Medlink Port» auprès de l'environnement économique.	En cours
Offre commerciale	• Approche guichet unique chargeur en gardant les organisations commerciales de chaque ports • Un expert logistique neutre au service du réseau ayant pour but de favoriser le report modal et de conseiller les chargeurs : le réseau met à disposition gratuitement (conseiller non rémunéré) un expert logistique afin de les conseiller et de les orienter vers le multimodal. • Offre transport « Medlink Shuttle » et « Medlink Breakbulk » • Coopération technique - Harmonisation de la qualité de manutention : la mutualisation d'un expert de la manutention verticale permet d'assurer une manutention de qualité homogène tout le long du réseau fluvial. Cette évolution trouve un écho favorable auprès des chargeurs, pour les produits à forte valeur ajoutée notamment.	Réalisé
Tarif	Pas d'homogénéisation particulière sur les tarifs mais avantages offerts par l'obtention du label Medlink : les chargeurs labélisés Medlink pourront bénéficier d'avantages commerciaux sur l'ensemble du réseau (jours de franchise supplémentaires, mise en valeur sur les supports de communication…	Réalisé
Relations institutionnels	Le comité des ports permet de disposer d'une instance d'échanges et de parler d'une voix commune vis-à-vis des institutionnels	Réalisé
Gestion du foncier	Propre à chaque port – rôle central de la CNR sur les plates-formes qu'elle maitrise et où elle concède du foncier.	Réalisé

Source: Etude de marché

Goupement Bayernhafen

Type de coopération et origine :

Les 6 ports : Aschaffenburg, Bamberg, Nuremberg, Rothenburg, Regensburg et Passau, ont fondé en 2005 le «groupe bayernhafen" GmbH. Ces derniers traitent 29 millions de tonnes de marchandises et 420 000evp.
La coopération est issue d'une volonté des ports de flexibiliser les structures des administrations portuaires et de renforcer leur position sur le marché. La coopération fonctionne comme une entreprise de service moderne et innovante, dont le siège social est à Ratisbonne. Grâce à la coopération, la situation financière des ports s'est améliorée ces dernières années.
Face à la stagnation économique des pays du Sud-Est de l'Europe (Slovaquie, Serbie, Bulgarie) depuis 2008, les trafics fluviaux ont fortement diminué (environ 1 million de tonnes, ce qui signifie une réduction de 20%). Toutefois, la coopération a choisi de développer une orientation stratégique sur le transport ferroviaire. Depuis 2008, le transbordement routier-ferroviaire a augmenté de 5 millions.

Objectifs :

- Conquête de nouveau marché prioritaire pour la coopération
- Observation du marché et réaction en termes de l'offre plus rapide
- Mutualisation des coûts administratifs et du marketing (plus ciblé)
- Mobiliser d'avantage de capacité de financement
- Coordonner des investissements en fonction des besoins
- Convaincre les politiques et l'acceptation de la population locale
- Gestion foncière d'une manière plus efficace (Landlord)
- Augmentation de la visibilité des ports auprès des clients

Gouvernance :

En 2005, la coopération a retenu une nouvelle forme juridique.
En passant d'un organisme public sous la tutelle de l'état à une société privée, la coopération a évolué vers plus de marge de manœuvre.

De nouvelles possibilités sont ainsi ouvertes à la coopération en matière de financement et d'investissements dans les infrastructures.

Délégation de compétences des ports vers le coopération : les axes de travail

- Orientation stratégique / vision commune
- Communication, marketing et relations publiques
- L'aménagement du territoire / droit planification / politique de réserve foncière / gestion foncière et immobilière
- Gestion du personnel (200 emplois au sein de la société Bayernhäfen)
- Gestion financière (un fond commun pour tous les ports)
- Veille sur les marchés

→ Les tâches des ports se limitent à la vente des services et la gestion des opérations sur le terrain
→ Il n'y a pas de spécialisation des ports par filière économique (refus des ports)

Hafenband am Mittellandkanal

En 2008, les six ports situés à la croisée du canal Midland et de la Weser, Biickeburg, Espelkamp, Hille, prussien Oldendorf, Lübeck et le Minden HafenGmbH ont signé un accord de coopération.
A la création de la coopération, l'idée était de créer un organe central pour traiter les demandes des clients privés (chargeurs, transitaires, transporteurs). Ce guichet unique permet d'orienter de manière pertinente les acteurs privés, grâce à la connaissance des trafics et de la capacité de traitement de chaque port. La coopération de la Hafenband synchronise les services des ports par un bureau de vente centrale. La coopération traite 1 million de tonnes de marchandises et 45 000evp.

Objectifs :

- Répondre de manière pertinente aux clients et mutualiser les coûts administratifs
- Etre réactif sur les tendances d'évolution du marché. Ex : La coopération a identifié une augmentation de la demande en Prusse Oldendorf et a donc créé une offre supplémentaire pour le fret avec Lübeck.
- Mutualisation de la communication, du marketing et des relations publiques. Les 5 petits ports profitent du renforcement de l'image attractive de la coopération.
- Mobiliser d'avantage de capacité de financement, même si le port de Minden apporte une plus grande contribution financière que les cinq petits ports.
- Coordonner des investissements en fonction des besoins
- Convaincre les politiques et susciter l'acceptation de la population locale
- Observation permanente du marché et réaction plus rapide sur l'adaptation de l'offre

Gouvernance :

La coopération n'a pas de cadre juridique. Les membres de la coopération ne sont pas les gestionnaires portuaires, mais les communes qui sont propriétaires des ports. Toutefois, la coopération inclut la société portuaire MindnerHafenGmbH, qui est à la fois propriétaire et exploitant. Le port Minden est le point central de coordination pour les partenaires de la coopération, il apporte une plus grande contribution financière que les cinq autres ports. La coopération est dirigée le coordinateur du projet Sebastian Jezek. La coopération Hafenband constate que les demandes de services se sont développées depuis sa fondation.

Délégation de compétences des ports vers la coopération : les axes de travail

- Orientation stratégique / vision commune
- Communication, marketing et relations publiques

- Gestion financière et capacité d'investissement
- Service administratif et commercial centralisé : orienter les clients vers les services des ports
- Veille sur les marchés

→ **Il n'y a pas de spécialisation des ports par filière (non souhaité par les ports)**

Les axes de travail suivants ont été identifiés pour la coopération Upper Rhine Ports à partir des résultats de l'étude de marché.

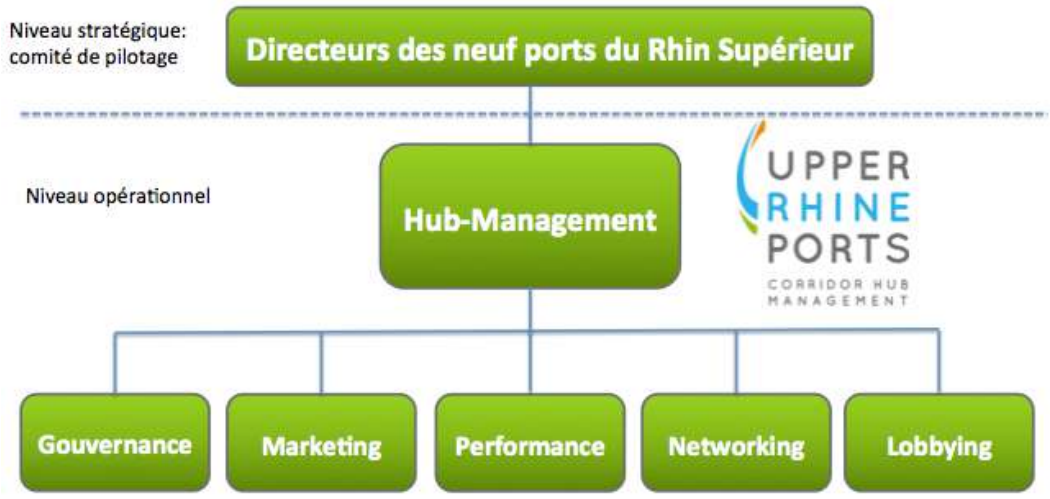
Domaine	Axes de travail
Offre logistique commune	• Catalogue de solutions logistiques par filière (terminaux, capacité de stockage et d'entreposage) et offre de services multimodaux (horaires, fréquences, contacts) • Guichet unique chargeur en gardant les organisations commerciales de chaque ports • Connaissance/suivi statistique annuelle des trafics des ports (fluvial, **ferroviaire, routier**) • Mutualiser l'offre logistique portuaire: capacité, complémentarité, spécialisation, substitution de plateforme portuaire à l'échelle locale en cas de contrainte • Harmonier la qualité de manutention : charte qualité (horaires d'ouverture, technique)
Gestion du foncier	• Recensement de l'ensemble des terrains disponibles et les caractéristiques • Guichet unique à l'échelle du Rhin Supérieur, mais gestion propre à chaque port (travail en commun en parallèle de la spécialisation des plateformes)
Systèmes d'informations	• Mise en place de rendez-vous camion et barge (résorber les files d'attentes) • Système de traçabilité et suivi de la marchandise et des barges (port maritime-fluvial) • Système de d'information avec les ports maritimes : anticiper le retard des navires maritimes • Développer un concept Cloud Containing sur le corridor (projet Rheinports) • Système de communication et d'information unique des écluses (résorber les files d'attente) • Procédure douanière simplifiée : AP+, Cargo Community System (CCS) tri-modal • Site internet (en cours) : problèmes de navigation, niveau d'eau du Rhin en temps réel, services multimodaux offerts (O/D, fréquences) par les ports du Rhin Supérieur
Nouveaux services aux conteneurs	• Mutualisation de plusieurs dépôts de conteneurs vides à l'échelle locale • Renforcer/Développer les connexions massifiées intra-corridor (conteneur vide) • Initier le concept Port avancé mutualisé avec les ports maritimes d'Anvers et Rotterdam • Développement de l'aide à l'implantation de logisticiens utilisant les modes massifiés (opérations d'empotage/dépotage/groupage, stockage…) • Action commune (ports maritimes/corridor) auprès des armateurs pour la problématique de la gestion des conteneurs vides (dépôts, free time)
Nouvelles liaisons ferroviaires (et fluviales)	• Appui au développement d'offre ferroviaires (combiné et conventionnel) de/vers des axes identifiés : Pays de l'Est, ports de Dunkerque, Marseille (conteneur), Gêne (horizon 2019) • Valider la création d'un hub ferroviaire longue distance à l'échelle du corridor à Ludwigshafen (via Duisport) • Simplification du passage des frontières par mode ferroviaire • Développer les services multimodaux mutualisés inter filières et inter flux • Approfondir le potentiel de report modal « courte distance » : pays frontaliers • Approfondir le potentiel de report modal « longue distance » : corridor Sud, Nord, Est (acteurs à destination, conditions de report modal, consolidation sur les ports, etc.) • Partenariat avec la coopération Intermed (Barcelone, GPMM, Gêne) : développement des trafics continentaux Centre-Europe (horizon 2025-2030) • Partenariat avec la coopération Medlink : projet de canal Rhin-Rhône

Domaine	Axes de travail
Promotions internationale	• Communication régulière unique sous « Upper Rhein Ports » • Entité commune : élection d'un représentant de la coopération • Mutualisation des actions de promotion européenne et internationale • Communications régulières avec les acteurs : transitaires, transporteurs, chargeurs • Travail en commun des commerciaux de chaque port à l'international
Tarifs portuaires	• Homogénéisation des tarifs portuaires : manutention, stockage, droits de ports
Aménagements Spécialisés	• Développer une offre spécialisée « Marchandises Dangereuses » à l'échelle du corridor • Développer une offre spécialisée « Colis Lourd » à l'échelle du corridor
Filières économiques	• Stratégie commerciale commune par filière économique à l'échelle du corridor • Identifier les marchés (par filière), suivre et anticiper leur évolution • Vérifier la capacité des ports à accueillir les trafics projetés à horizon 2025 et 2035 • Favoriser le développement des cales fluviales de moyenne taille (1200-1500 tonnes) • Développer les coopérations stratégiques et commerciales avec les ports maritimes
Capacité du réseau	• Surélévation de 2 ponts : à Karlsruhe (colis lourds) et Strasbourg-Kehl (conteneur)

1.4 Proposition d'une structure de coopération pour les Upper Rhine Ports

Dans le cadre du comité technique du projet Upper Rhin, a connected corridor, d'intenses discussions ont été menées eu égard aux différentes formes que pourrait revêtir la poursuite de la collaboration entre les neuf ports. Ci-dessous, une illustration représentant une coopération potentielle.

Figure : Exemple d'une coopération potentielle



Les directeurs des neuf ports se trouvent tout en haut de la structure représentée ci-dessus, cependant la direction opérationnelle est assurée par un groupe élu. Les directeurs des ports exercent une fonction de surveillance. Des groupes de travail thématiques réduits ont été formés pour la mise en œuvre de différentes activités.

De cette façon, divers thèmes peuvent être traités sur le fond, comme par exemple la thématique de la gouvernance avec la mise en œuvre et la gestion de la structure de la coopération elle-même.

D'autres groupes de travail œuvrent à la construction d'un système IT ou à l'optimisation de l'offre logistique. Le Service Marketing constitue le pilier de la coopération en ce qui

concerne l'optimisation de la visibilité des ports du Rhin Supérieur. Un groupe sélectionné pourrait se consacrer à cette question.

La marque „Rhin Supérieur" pourrait s'établir à l'aide d'un guichet unique et d'une offre logistique commune avec une plate-forme partagée. L'offre commune de surfaces disponibles, ainsi que la présentation d'un front parlant d'une seule voix, lors de foires par exemple, participent également à l'attractivité de la région du Rhin Supérieur.

Des groupes réduits pourraient également organiser les domaines du lobbying et du networking qui seraient mis en commun pour les neuf ports.

ANNEXE

1. Matrice de comparaison des formes juridiques sélectionnées

Forme juridique	Association de droit allemand (DE)	Association de droit local Alsacien	Association selon art1901 du code civil	GbR (D)	G.I.E. (Groupement d'Intérêt Economique)	S.C. - société civile (F)	GECT – Groupement Européen de Coopération Territoriale	G.E.I.E. (Groupement Européen d'Intérêt Économique
Fondements légaux	(BGB) §§ 21 à 79	Articles 21 à 79-III du code civil local. Les associations dont le siège se situe en Alsace et en Moselle ne sont pas soumises à la " loi 1901".	Code civil (Loi du 01/07/1901)	§§ 705 ff. BGB	Code de commerce L. 251 -1 à L. 251-23	Code civil art. 1832 et s. 1845 et s.	Règlement (UE) no 1302/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 modifiant le règlement (CE) no 1082/2006 relatif à un groupement européen de coopération territoriale (GECT)	Règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil, du 25 juillet 1985, relatif à l'institution d'un groupement européen d'intérêt économique (G.E.I.E.), afin de favoriser la coopération économique transfrontalière entre les États membres.
Objectif	But d'intérêt général; Utilisation d'une dénomination commune; - Le groupement existe indépendamment du fait que de nouveaux membres soient admis ou que d'autres se retirent;	L'association se définit traditionnellement comme un groupement de personnes, constitué pour une durée déterminée ou indéterminée, avec un but et un objet collectifs.	En règle générale, une association poursuit un but d'intérêt général, mais elle peut être également à but lucratif.	En règle générale, la GbR est généralement utilisée en tant que structure pour des activités qui sont elles-mêmes non commerciales. Les associés poursuivent un intérêt commun.	Cette forme juridique permet à ses membres de mettre en commun certaines de leurs activités tout en conservant leur individualité. Le G.I.E. doit toujours poursuivre un objectif économique. La dénomination du G.I.E. peut être choisie librement.	La S.C. n'est pas une société commerciale, elle ne doit pas exercer d'activités commerciales.	Le GECT a pour objectif de faciliter et promouvoir la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale entre ses membres. Il s'agit de renforcer la cohésion sociale, économique et territoriale de ses membres. Il est comparable à une communauté de	Le GEIE est un groupement économique, dont le but est de favoriser l'activité économique de ses membres

					Les statuts déterminent son siège. Création pour une durée déterminée.		commune (transfrontalière).	
Capacité juridique	Oui; obtient la personnalité morale lors de son inscription au registre des associations auprès du tribunal administratif compétent.	Oui; personnalité morale après inscription au registre des associations tenu auprès du greffe du tribunal d'instance du lieu du siège.	Oui; déclarée auprès de la préfecture ("Association déclarée")	Oui; la GbR jouit d'une personnalité morale. Elle peut être elle-même une partie contractante, fonder des prétentions et être enregistrée au registre foncier. La GbR a la capacité à être partie dans un procès civil.	Oui; le G.I.E jouit d'une personnalité morale	Oui; la société acquiert la personnalité morale à compter de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés.	Oui; le groupement jouit d'une personnalité morale. Le GECT peut se voir confier des missions par ses membres, à titre permanent ou temporaire. Cela n'implique pas la transmission de compétences ou de responsabilités.	Un G.E.I.E est certes considéré comme sans personnalité morale, mais il peut tout de même être titulaires de droits et d'obligations. Il permet également à ses membres de mener des actions communes, tout en conservant leur autonomie juridique et économique.
Conditions de forme	Se dote de statuts, d'une assemblée constitutive; Enregistrement auprès du tribunal compétent; Rédaction d'un compte-rendu de l'assemblée constitutive qui doit être signé selon les règles statutaires. Le conseil d'administration et l'assemblée générale sont les	Il faut définir l'objet, de mettre en place les organes de direction, de définir leur taille en fonction du projet et de préciser les modalités de fonctionnement de l'association. Une fois les statuts rédigés, il faut les faire adopter : convoquer une	Rédaction des statuts; L'assemblée générale constitutive approuve les statuts et élit un président. L'association obtient la personnalité morale, après son inscription à la préfecture ("Association déclarée"). Elle peut, en	Aucune, une GbR n'est pas une entreprise commerciale au sens du code de commerce allemand (HGB). C'est pourquoi, il n'existe pas d'obligation d'enregistrement au registre du commerce.	Au moins deux personnes physiques ou morales qui doivent toutes exercer une activité économique. L'enregistrement au registre du commerce et la publication au B.O.D.A.C. C (Bulletin Officiel des Annonces Civiles et Commerciales)	Les statuts doivent être établis par écrit. La société doit être immatriculée au registre du commerce et des sociétés.	Un consensus quant à la valeur ajoutée d'un GECT et/ou une structure permanente sous cette forme sont nécessaires. Différents types de sociétés peuvent fonder un GECT.	Peut être créé par différents types de sociétés, aussi bien personnes physiques que morales de droit privé ou public.

	seuls organes obligatoires.	réunion avec les membres fondateurs (au moins 7) et/ou toutes personnes intéressées par le projet : c'est l'assemblée générale constitutive. Après lecture des statuts, ceux-ci seront approuvés par tous les membres présents.	conséquence, ouvrir un compte en banque, contracter un prêt...		sont obligatoires, mais pas celle dans un Journal officiel au siège de la société.			
Nombre minimum associés /actionnaires	Au moins sept personnes physiques ou morales	Les membres fondateurs signataires des statuts, personnes physiques ou morales, doivent être sept au minimum (article 56 du code civil local) au moment de l'inscription.	Au moins 2 personnes physiques ou morales	Au moins 2 personnes physiques ou morales	Au moins 2 personnes physiques ou morales	Au moins 2 personnes physiques ou morales	Aucune disposition, sinon que les partenaires relèvent d'au moins 2 États membres différents	Au moins 2 personnes physiques ou morales (de différents pays de l'UE)
Capital minimum/Capital propre	Aucune disposition législative	Aucune disposition législative	Aucune disposition législative	Aucune disposition législative	Aucune disposition législative	Chacun des associés sans exception doit faire un apport. Il peut s'agir : d'apport en numéraire, en nature ou d'apport en industrie.	Aucune disposition législative	Aucune disposition législative

Gérance/ Dirigeants	Conseil d'administration/ dirigeant: Il dirige et représente l'association. L'assemblée générale est l'organe principal de l'association. Elle peut donner des directives au dirigeant et statue sur toutes les questions qui ne sont pas sous la compétence du conseil d'administration/ dirigeant (voire les statuts).	Le président: Il assume les fonctions de représentation : légale, judiciaire et extra–judiciaire de l'association dans tous les actes de la vie civile. L'assemblée générale est également compétente pour examiner tous les points qui ne relèvent pas des attributions de la direction.	Principe : liberté de choix quant au mode de gestion de l'association. En pratique, l'association est souvent gérée par un conseil d'administration qui élit généralement un bureau composé d'un président, d'un trésorier et d'un secrétaire. Les membres de l'association se réunissent périodiquement en assemblée générale (au minimum une fois par an pour l'approbation des comptes). Ses modalités de fonctionnement doivent être fixées dans les statuts car rien n'est prévu par les textes.	Collectivement par tous les associés, sauf dans le cas où une règle dérogatoire ait été fixée.	Le G.I.E est dirigé par un ou plusieurs administrateurs qui vis-à-vis des tiers, engagent le groupement par tout acte entrant dans l'objet social. Les statuts prévoient la convocation et le déroulement des assemblées générales.	Le gérant peut être une personne physique ou morale.	Le GECT ne dispose pas de compétences nationales/ régionales. Celles-ci restent au niveau des membres du groupement. Seule l'exécution de certaines tâches est confiée par les membres au groupement. Les affaires sont menées, en règle générale, par un gérant désigné.	La direction de la société est assurée par tous les associés en commun.
Responsabilité	L'association DE est responsable en tant que personne juridique. Les membres en tant que tels ne sont pas responsables (si l'association n'a pas d'avoirs, le créancier ne peut	Les dirigeants d'une association ne sont pas responsables, en principe, des engagements contractés par celle-ci ; seul le patrimoine de l'association	Membres: Responsabilité limitée à leurs apports. Dirigeant(s): Responsables de leurs fautes de gestion. Responsabilité civile et pénale.	Les associés sont personnellement responsables de l'exécution des obligations contractuelles souscrites par la société. Cette responsabilité est illimitée sauf si le	Chaque membre du GEIE est indéfiniment et solidairement responsable des dettes contractées par le GIE.	Les membres sont indéfiniment mais pas solidairement responsables.	Les GECT peuvent être, en principe, responsables de manière limitée ou illimitée. Le règlement GETC laisse ouverte cette possibilité. Le droit applicable pour	Chaque membre du GEIE est personnellement, indéfiniment et solidairement responsable des dettes contractées par le GEIE

	se retourner contre eux). Le dirigeant bénévole n'est responsable selon l'art. 31a §1 alinéa 1 BGB que pour une faute lourde intentionnelle ou par négligence grave. La responsabilité des membres du comité d'administration vis-à-vis d'un tiers n'est pas limitée. C'est pourquoi en cas de préjudice, la direction de l'association est également responsable vis-à-vis d'un tiers pour une faute légère. L'art. 31a § 2 BGB stipule tout de même que le membre du comité d'administration pourra, dans ce cas, être exonéré de la responsabilité, s'il n'a pas commis de faute lourde ou agit par négligence. La structure devra endosser la responsabilité et	répond de ses engagements. De façon exceptionnelle, les dirigeants peuvent voir leur responsabilité personnelle engagée s'ils ont commis une faute de gestion ou s'ils ont agi en dehors de leur mandat stipulé dans les statuts. Les faits des dirigeants peuvent entraîner une responsabilité pour l'association qu'ils représentent ainsi qu'une responsabilité pour eux-mêmes en cas de faute personnelle.		statut stipule en mention complémentaire, qu'elle ne porte que sur les biens mis en commun dans la société.			l'interprétation et l'application de la convention est celui de l'État membre où est établi le siège officiel.	

	par ex. payer pour les dommages causés.							
Régime fiscal	Même traitement que pour les entreprises commerciales. Exception: association sans but lucratif i.S. §21 AO.	L'association à but lucratif sera soumise aux impôts commerciaux et ne sera pas éligible au régime du mécénat.	Même traitement que pour les entreprises commerciales. Exception: association sans but lucratif.	Une GbR peut réaliser des bénéfices qu'elle doit soumettre à l'impôt.	Chaque membre est imposé pour la partie des bénéfices réalisés par le GIE qui correspond à ses droits, au titre de l'impôt sur le revenu.	Aucune imposition au niveau de la société. Exceptions: option pour l'impôt sur les sociétés (IS) possible.	Varie selon le siège des GECT. Le régime fiscal dépend des dispositions législatives des pays respectifs.	TVA et impôts sur les salaires sont obligatoires (Un G.E.I.E ne devrait pas omettre de se procurer un numéro de TVA intracommunautaire). Un G.E.I.E ne paye toutefois pas d'impôt sur la société - n'est pas autorisé à réaliser des bénéfices - Art. 40 EG VO stipule que les résultats de l'activité du groupement ne sont imposés qu'au niveau des membres.

Principaux avantages	• Le dirigeant est relativement bien protégé contre le risque d'une responsabilité contractuelle (c-à-d. le risque économique). • Les membres ne sont pas responsables. • L'association DE . est une personne morale; Elle peut, en son nom, poursuivre et être poursuivie en justice. Elle peut être inscrite au registre foncier. •L'association DE peut être reconnue d'intérêt public (ce n'est pas le cas de la GbR par ex.). • Elle a une forme clairement définie par le droit avec des dispositions réglementaires s'appliquant tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la structure. L'association DE a une forme d'organisation fondamentalement démocratique avec les mêmes droits et devoirs	Une association de droit local inscrite dispose d'une capacité contractuelle étendue. Celle-ci permet d'accomplir tous les actes de la vie juridique (achat, vente, location, embauche,…), de recevoir des dons et legs, ainsi que de posséder et d'administrer tout bien mobilier ou immobilier, même sans lien direct avec son objet. • Grande liberté dans la rédaction des statuts.	• L'association 1901 peut signer des contrats. Elle peut intervenir auprès des autorités administratives. • L'association 1901 peut contracter un prêt. • Elle peut ouvrir un compte bancaire en son nom. • L'association 1901 peut recevoir des actifs et disposer d'un patrimoine. • Elle peut agir en justice devant toute juridiction (civile, pénale ou administrative). • Elle a une forme clairement définie par le droit avec des dispositions réglementaires s'appliquant tant à l'intérieur que vis-à-vis des relations avec l'extérieur • Pas de capital minimum nécessaire (comme pour une GmbH par ex.).	• Très peu de consignes en ce qui concerne la forme et peu de dispositions législatives, très pratique pour les travailleurs indépendants • Comptabilité simple • Liberté quant au choix de la forme de gérance • Flexibilité de la forme de la société.	• Pas de capital minimum • Grande souplesse et liberté de fonctionnement • Possibilité de mettre en commun des moyens	• Grande souplesse et liberté de fonctionnement • Pas de capital minimum • Couverture sociale d'un coût moins élevé (mais restreinte).	• Il permet aux partenaires de former une entité juridique unique s'appuyant sur un ensemble de règles unique pour mener à bien des initiatives communes dans plusieurs États membres (par ex. contrat de travail unique). • Il permet à des acteurs de différents États membres de coopérer dans le cadre d'initiatives communes sans qu'il soit nécessaire de signer un accord international sujet à ratification par les parlements nationaux. • Les membres d'un GECT peuvent choisir les activités sur lesquelles portera leur coopération, définir le processus décisionnel et adopter leur propre règlement intérieur. • Les GECT peuvent prendre	• Peu de règles de la part des législateurs • Choix relativement libre des statuts

	pour tous les membres ("one man, one vote"). • Coûts de constitution moindres • Pas de capital minimum (comme c'est le cas pour une GmbH).						part directement aux appels à projets des programmes territoriaux de l'Union européenne et agir en tant qu'autorité de gestion unique.	
Principaux inconvénients	• Sa constitution requiert la réalisation de certaines exigences, telles que la rédaction des statuts et le choix du comité d'administration. • Au moins 7 membres nécessaires pour sa création.	• En contrepartie de la capacité contractuelle plus étendue, l'association est soumise à un double contrôle préalable de l'administration et du Tribunal d'Instance.	• Sauf exception, une association simplement déclarée ne peut pas recevoir des dons. • Sa constitution requiert la réalisation de certaines exigences, telles que la rédaction des statuts, publication au Journal officiel…	• Nécessité d'un changement de la raison sociale pour les commerçants en cas de chiffre d'affaires plus importants • La situation juridique des GbR n'est pas toujours claire • Responsabilité personnelle des associés • Ne peut pas être sans but lucratif.	• Responsabilité solidaire et indéfinie des membres du GIE. Nécessité d'une coopération et donc d'une bonne entente entre ses membres. • Conséquences fiscales pouvant être importantes en cas de transformation du GIE en une autre forme juridique.	• Responsabilité indéfinie des associés. • Formalisme de fonctionnement (décisions collectives).	• Processus de création complexe • Organisation coûteuse • Pour différents aspects, dépendance du droit national des pays où le siège du groupement se situe.	• Relativement compliqué, car des connaissances sur les lois de plusieurs pays européens sont requises. • Communication interne et son coût , langues étrangères, • Au début, incertitudes par rapport à la fiscalité, par ex. souvent entêtement vis-à-vis des autorités fiscales • Distribution des bénéfices et partage des pertes problématiques en cas de désaccord • Les membres sont solidairement responsables des dettes