

PHENIX





SOMMAIRE

CHAPITRE

01

CHAPITRE 1 – LE PAS AUJOURD’HUI

Identité

7-8

Partenaires

9

02

CHAPITRE 2 – CONTEXTE

Enjeux globaux

11-13

Enjeux européens

14-15

Enjeux régionaux

16-17

Enjeux locaux

18-21

03

CHAPITRE 3 – LA STRATÉGIE

Groupe PAS

23

Maison mère

24-27

RET

28-35

Batorama

36-37

38-39





PORT AUTONOME DE STRASBOURG

Maersk

SEAC

ACL

Maersk

ACL

HAMBURG SÜD

Différentes évolutions de fond perceptibles à l'échelle internationale attestent qu'une révolution industrielle est en cours qui va bouleverser les modèles économiques existants. Le premier ferment de cette révolution est l'énergie. De plus en plus, la production énergétique se tourne vers des systèmes décarbonés mais aussi de plus en plus décentralisés. Cela aura un impact à moyen terme sur les ports qui ont toujours été au cœur des révolutions industrielles précédentes car ils étaient le point d'entrée des ressources énergétiques et le lieu de leur transformation (charbon, puis hydrocarbures). Dans ce contexte, les ports doivent désormais se positionner en producteurs eux-mêmes d'énergie et plus seulement en point de passage de cette énergie.

Deuxième ferment de cette révolution industrielle qui pointe : des modes de production davantage décentralisés avec l'émergence de l'impression 3D, mais aussi de plus en plus digitalisés et collaboratifs. Là aussi, les ports, nœuds des échanges mondiaux, doivent rester au centre de ces nouveaux modes de production et prendre en particulier le virage du numérique à l'ère du « smart ».

Le commerce mondial est lui aussi chamboulé. La période où les échanges croissaient deux fois plus vite que le PIB mondial est révolue. Néanmoins, de nouvelles routes commerciales sont explorées qu'il s'agisse de la route maritime Arctique ou de la « nouvelle route de la soie » ferroviaire reliant la Chine à l'Europe. Des mouvements de concentration des acteurs du transport sont à l'œuvre qui ont vocation à concentrer les échanges sur quelques hubs. De ce point de vue, les ports sont des hubs naturels mais avec des rayons d'action plus ou moins grands. Plus que jamais, la multimodalité, la diversité des destinations possibles, mais aussi la capacité à faire émerger de nouvelles sources de valeur ajoutée pour les flux logistiques seront au centre de la compétitivité des ports.

Enfin, les acteurs économiques évoluent désormais dans des marchés très volatiles et aux retournements très soudains. Ces évolutions sont particulièrement visibles dans le domaine du transport maritime : méga-alliances qui changent rapidement, faillite surprise du plus gros armateur coréen, taille des navires, avec des conséquences sur Anvers et Rotterdam qui vont continuer à croître mais avec pour objectif de maintenir le niveau de trafic routier et donc de renforcer les échanges avec les ports intérieurs par la voie d'eau et/ou le ferroviaire.

Après la création des filiales, le Port autonome de Strasbourg a souhaité se doter d'un nouveau projet d'entreprise pour s'adapter à ce nouveau contexte très mouvant. Ce projet doit en faire le port du futur, à la fois plateforme énergétique, logistique, de concentration de l'industrie 4.0, écosystème grâce à l'écologie industrielle, lieu d'innovation et de nouveaux services.

Le nom de ce projet stratégique, PHÉNIX, renvoie à cet oiseau commun à de nombreuses mythologies. Cet oiseau éternel mais pourtant mortel, toujours jeune malgré son âge car renaissant constamment, illustre deux caractéristiques du Port : sa longévité et sa capacité à constamment s'adapter.

« UN NOUVEAU PROJET D'ENTREPRISE POUR S'ADAPTER À UN NOUVEAU CONTEXTE TRÈS MOUVANT »

**CATHERINE
TRAUTMANN**

**PRÉSIDENTE DU
PORT AUTONOME DE STRASBOURG**



-CHAPITRE 1-

LE PAS AUJOURD'HUI



IDENTITÉ

Le PAS est une entreprise publique au service du développement économique. Ce positionnement au croisement de deux logiques conditionne fortement nos valeurs, présentes dans nos textes organiques :



Le sens du service : nos textes organiques mettent en avant cette valeur (« pour les besoins du commerce et de l'industrie »). Le service doit dès lors s'entendre au sens large : celui procuré aux clients mais également celui procuré à la collectivité.



L'efficacité (« rechercher les moyens propres à développer sa prospérité »). Elle constitue une condition de survie, une exigence normale de nos tutelles qui nous font confiance, et une demande légitime de nos concitoyens vis-à-vis d'une entreprise publique.



Le sens de l'innovation (« rechercher les moyens... »). Le PAS a su prendre de nombreuses initiatives qui ont conduit à des réussites incontestables (Batorama, terminaux à conteneurs...).



La vision de long terme qui permet de jouer le rôle de catalyseur et d'incitateur pour de nouvelles solutions, par exemple en matière de logistique.



Le sens de la collectivité : entreprise publique, le PAS a vocation à être responsable vis-à-vis de son environnement humain et naturel, et aussi en interne avec tous ceux qui collaborent à son fonctionnement.

Résolument implanté dans l'Espace Rhénan Supérieur, le Port autonome de Strasbourg y est un acteur économique majeur - tant sur la façade rhénane que sur le plan local et le plan régional - au service du développement et du rayonnement de cette région. Sa position particulière à la frontière du public et du privé le place **au centre d'un grand nombre de projets de développement.**

Il exploite et gère des zones économiques qui lui ont été confiées par la Collectivité ou qu'il a développées ; dans ce but, le PAS y crée les meilleures conditions possibles d'accueil et de fonctionnement pour les entreprises qui s'y installent.

Il développe et expérimente des services nouveaux à l'économie et aux entreprises, en particulier pour favoriser la complémentarité des différents modes de transport ou les technologies nouvelles.

Dans tous ces domaines, **il accompagne et anticipe les mutations économiques et sociales.**

C'est un acteur majeur du développement durable, que ce soit dans la promotion de la multimodalité, de la transition énergétique, des nouveaux services ou l'intégration des préoccupations environnementales.

INSTALLATIONS DU PAS



LÉGENDE



ZONE PORTUAIRE



Darse et poste de chargement



Port voisin

LA LOGIQUE PARTENARIALE

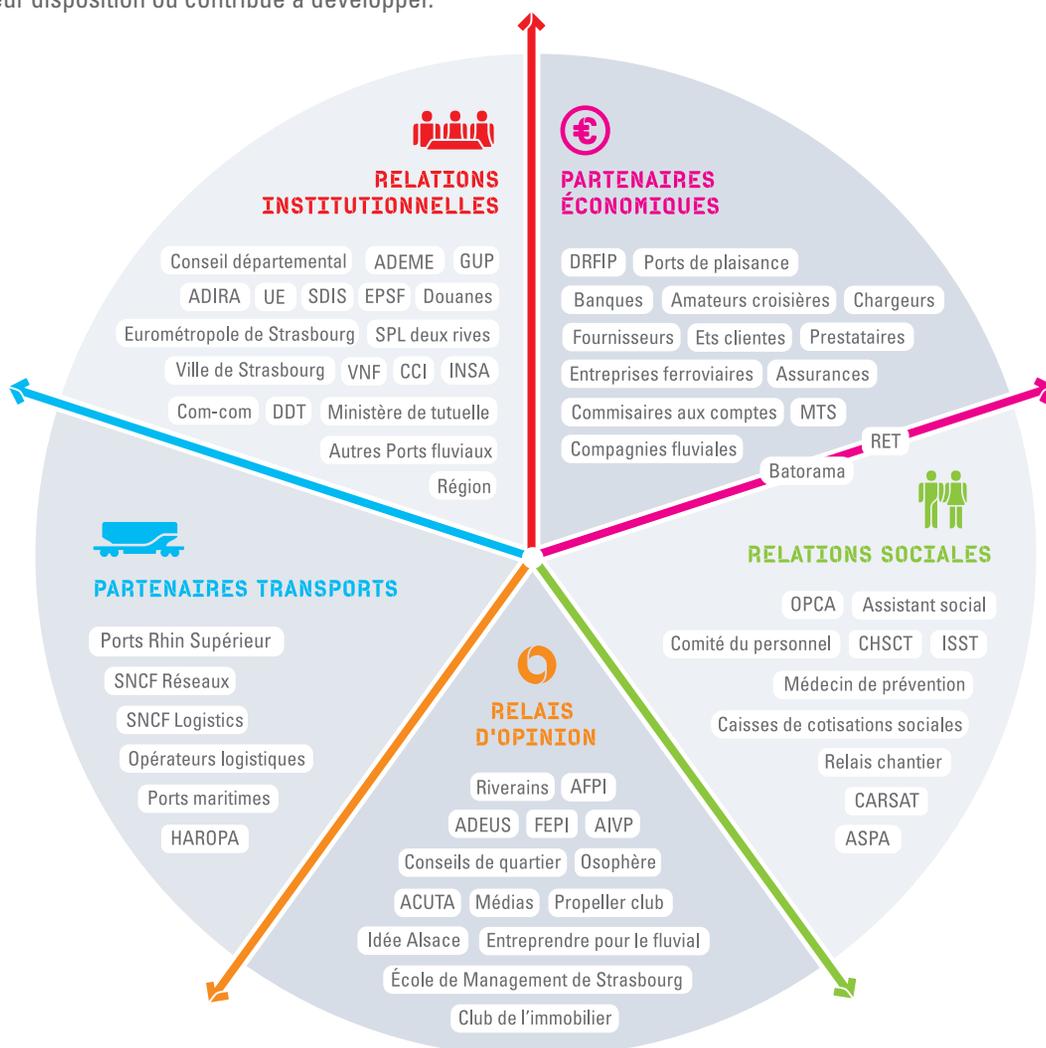
Les premiers partenaires du PAS sont les partenaires publics : Etat, Ville de Strasbourg et collectivités territoriales. Pour eux, le Port assure une mission générale de développement au service de l'activité économique et de l'emploi.

Plus particulièrement, il participe avec la Ville de Strasbourg à une politique d'aménagement du territoire conciliant les impératifs d'urbanisme, d'économie et de développement durable.

Ce sont ensuite les entreprises qui sont amenées à utiliser les services, terrains et équipements que le Port met à leur disposition ou contribue à développer.

Nos partenaires sont aussi les différents acteurs du secteur du transport : organismes publics, ports, chargeurs etc. Le PAS développe un partenariat avec l'ensemble des utilisateurs de la voie d'eau ou de la voie ferrée, acteurs publics, industriels ou simples particuliers.

Sa position majeure au centre du Rhin Supérieur l'amène à développer des partenariats avec les ports de cette région, mais aussi au niveau européen.



-CHAPITRE 2-



LES ENJEUX

DU PAS DANS UN

CONTEXTE CHANGEANT



ENJEUX GLOBAUX

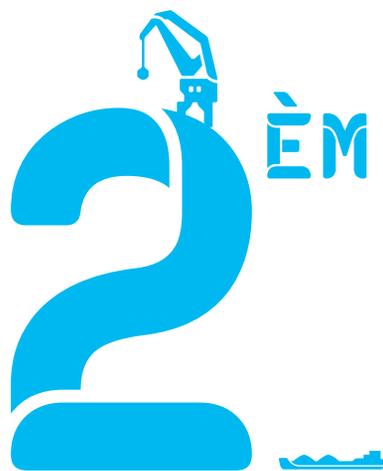
POUR LE PORT AUTONOME DE STRASBOURG, L'ENJEU MAJEUR AUJOURD'HUI ET DEMAIN RÉSIDE DANS LA CONNEXION OPTIMALE ET RÉGULIÈRE AVEC LES PLUS GRANDS PORTS MARITIMES EUROPÉENS.

L'enjeu est de taille d'autant que l'évolution récente du commerce maritime redistribue les cartes. Les navires porte-conteneurs sont toujours plus grands (supérieurs à 20 000 EVP) et opérés par un nombre d'opérateurs de plus en plus réduit.

Première conséquence : la diminution du nombre d'escales de ces bateaux. Moins de ports sont touchés par ces navires, mais reçoivent en contrepartie un flux de conteneurs beaucoup plus important en une seule escale.

L'autre défi est celui des hinterlands dans une optique d'évacuation de ces milliers de conteneurs vers l'intérieur des terres. Les ports doivent offrir, via des hubs intérieurs parfaitement reliés, des solutions pour éviter les problématiques toujours plus importantes de congestion routière.

Ainsi, la croissance de trafic des ports d'Anvers et de Rotterdam devra reposer sur le développement de solutions ferroviaires et fluviales vers les hubs intérieurs.

ÈME
port intérieur français

ÈME
port rhénan 

ENJEUX GLOBAUX

≈ CONNEXION FLUVIALE ≈

Pour Rotterdam et Anvers, les deux plus grands ports maritimes européens, le PAS est un hub intérieur actif. Dans le sens Strasbourg-Mer du Nord, les conteneurs atteignent Anvers et Rotterdam en 40 heures par le fleuve ou en un jour par le rail (5 départs/semaine vers Anvers et 2 vers Rotterdam en 2018).

Pouvoir proposer à la fois des solutions fluviales et des solutions ferroviaires est une opportunité dans la mesure où le marché est de plus en plus exigeant et accepte de moins en moins les aléas. Malgré ses fortes capacités, le Rhin est un fleuve marqué par des variations d'hydraulicité (crue ou basses eaux) qui impactent le transport fluvial. Les effets de ces variations sont, aujourd'hui plus qu'hier, bien plus importants, en raison des attentes des marchés et de l'évolution des chaînes logistiques.

Pour une utilisation optimale de la voie fluviale, le PAS fait face à des coûts importants pour les besoins de dragages. De plus, la bonne intégration du maillon fluvial dans les chaînes logistiques globales implique de travailler à la connexion des systèmes d'information.

8

millions de
tonnes de
trafic fluvial/an



Les connexions multimodales du PAS



ENJEUX GLOBAUX

≈ CONNEXION FERROVIAIRE ≈

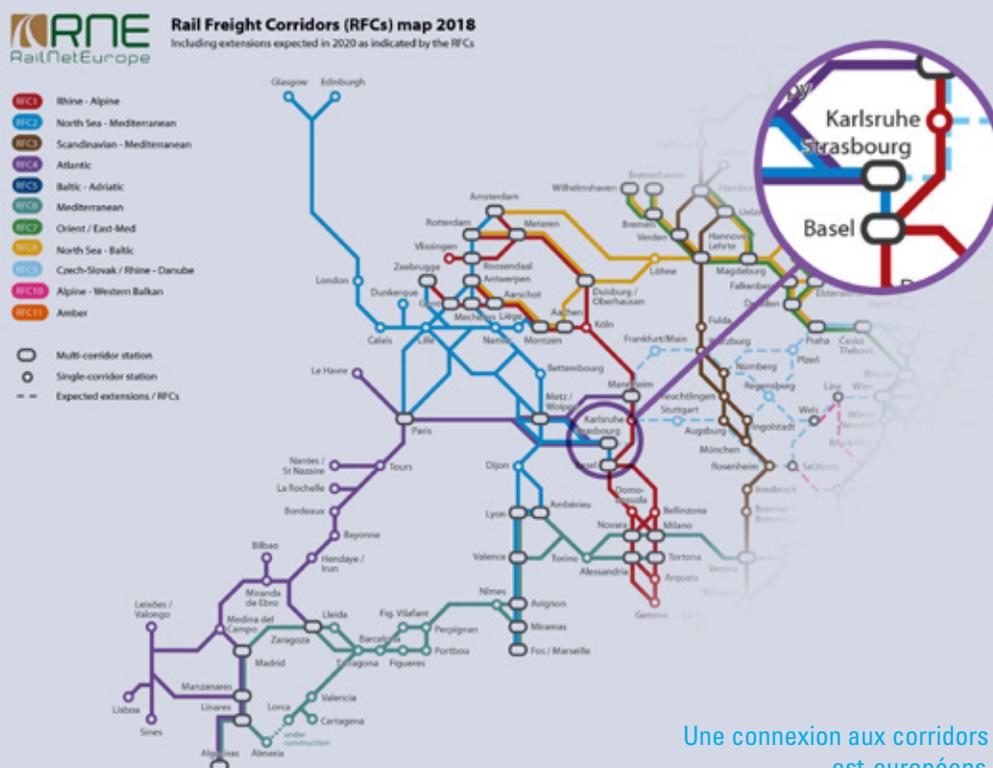
La connexion ferroviaire est un axe d'amélioration. Que ce soit au départ de Strasbourg ou de Lauterbourg, la connexion vers les Grands Ports maritimes français peut être améliorée. Vers le Nord (Dunkerque), il n'y a pas de liaison ferroviaire. Vers l'Ouest (Le Havre), le trajet passant par Dijon n'est pas performant. Enfin, vers le Sud et la région de Lyon, le gabarit des tunnels dans le secteur du Doubs est un frein, alors même que la LGV Rhin-Rhône avait désengorgé cet axe.

Il faut développer des solutions ferroviaires pour rejoindre Le Havre, Marseille et Dunkerque plus efficacement et plus rapidement, d'autant plus si l'on considère, à juste titre, Strasbourg comme une porte d'entrée vers le Bade-Wurtemberg et plus généralement l'Europe de l'Est.

Au-delà des liaisons vers les ports maritimes français,

l'enjeu est également de se connecter aux nouvelles routes ferroviaires vers la Chine (« nouvelles routes de la soie »). Des investissements très importants sont consentis par la Chine et les pays traversés pour améliorer cette connexion déjà opérationnelle. Progressivement, de nouvelles villes sont desservies : Duisbourg, Lyon, Londres, Hambourg, Madrid,...

Mais nous devons composer avec des difficultés structurelles historiques pour se connecter à ces nouvelles routes. Le Port Autonome de Strasbourg est ainsi totalement tourné vers le côté français alors que nous sommes frontaliers. Le trajet Allemagne - Port de Strasbourg représente, pour moins d'1 km 20 % du coût total d'un Rotterdam-Strasbourg en raison des différences de réglementation. Au lieu d'être un carrefour, qui est notre vocation, Strasbourg est un cul-de-sac ferroviaire. Pourtant, la ville pourrait être un véritable hub vers l'Allemagne ou l'Europe centrale, la Chine ou la Russie.



Une connexion aux corridors ferroviaires est-européens à améliorer.

Any use without modifications of this map in electronic or printed publications is permitted with the explicit reference to RNE as the author and holder of the copyright.

ENJEUX EUROPÉENS

LES TRAFICS CONTINENTAUX SONT STRATÉGIQUES POUR QUE LE PAS COMPLÈTE SA PALETTE DE HUB EUROPÉEN DE MARCHANDISES.



Si l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard ouvre une porte vers l'Italie, les problèmes ferroviaires vers l'Allemagne, et notamment vers Munich, pôle industriel et logistique majeur, constituent un frein. La réalisation du projet Stuttgart 21 pourrait offrir de nouvelles opportunités de liaisons ferroviaires.



Le ferroutage doit également se développer à l'échelle européenne. La région du Rhin supérieur a besoin d'une plateforme d'ampleur capable de gérer ces trafics. Or, la plateforme existante de Freiburg pourrait, à terme, ne plus pouvoir répondre aux besoins. Le PAS pourrait se positionner sur ce sujet à condition que notre connexion ferroviaire au réseau allemand soit améliorée. Sans cela, la région Grand Est pourrait assister à un détournement des flux vers la rive droite du Rhin, sur laquelle les Allemands réalisent des investissements considérables.



Enfin, le PAS est une étape importante des croisières fluviales qui se développent fortement sur le Rhin (près de 200 000 croisiéristes passent chaque année par Strasbourg). En effet, ce développement s'accompagne aussi de nouveaux services avec notamment l'accueil de bateaux de croisières longs de 135 mètres. Or, les deux écluses permettant d'entrer dans les bassins à niveaux constants du PAS ne peuvent accueillir que des bateaux de 110 mètres. Capter de nouveaux marchés est essentiel.





European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



Legend

- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT / EAST-MED
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE

Strasbourg est la seule ville en Europe au croisement de 4 corridors européens de transport.

ENJEUX REGIONAUX

L'hinterland du port, c'est-à-dire sa zone de chalandise naturelle, se situe dans un rayon d'environ 100 kilomètres. Ainsi, les entreprises régionales qui importent ou exportent des marchandises, utilisent les services du port.

LE PAS CAPTE PLUS DE 50 % DU TRAFIC CONTENEUR RÉGIONAL À DESTINATION OU EN PROVENANCE DE LA MER DU NORD, POUR LES EXPORTS INTERCONTINENTAUX.

A l'échelle de la région Grand Est, il est nécessaire de penser et de mettre sur pied une véritable coopération portuaire avec Mulhouse, Metz, Nancy-Frouard, Thionville, ou encore Colmar. Tous ces ports ont en effet des programmes d'investissements importants et des enjeux à développer le report modal. Des mutualisations de moyens sur ces sujets sont à explorer.

L'échelle régionale du PAS est aussi celle du Rhin supérieur. En 2012, le PAS a été à l'initiative de la création de la première coopération portuaire tri-nationale (France, Allemagne et Suisse). Upper Rhine Ports rassemble les ports de Bâle, Weil-am-Rhein, Mulhouse, Colmar, Kehl, Strasbourg, Karlsruhe, Mannheim et Ludwigshafen. L'enjeu de cette coopération est double : mener plus facilement des projets en commun et réussir le projet de premier Port Community System commun à 3 pays et 9 ports, en s'interfaçant avec le Système d'information fluviale du Rhin supérieur pour bénéficier des données en temps réel.

Ce projet de Rhine Ports Information System (RPIS), lancé en 2015, bénéficie d'une subvention européenne. Il est stratégique pour améliorer la fiabilité et l'intégration du maillon fluvial dans la chaîne logistique globale. Il nécessite une coordination entre l'ensemble des systèmes d'information (fluvial et ferroviaire, notamment).





9

ports

1/4

du trafic rhénan



Les directeurs des Upper Rhine Ports

ENJEUX LOCAUX

> A L'ÉCHELLE DU PORT

Répondre aux besoins locaux du commerce et de l'industrie (foncier, services aux entreprises, gestion de flux de marchandises, transbordement fluvial et ferroviaire,...).

> A L'ÉCHELLE DE LA VILLE

Développer la connexion du port avec la ville.

> A L'ÉCHELLE LOCALE

Améliorer les conditions de vie des entreprises et renforcer l'attractivité des plateformes portuaires au service d'un développement soutenable des entreprises.





ENJEUX LOCAUX

≈ LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ≈

L'efficacité des infrastructures routières est un enjeu de tout premier ordre. Aujourd'hui, le port de Strasbourg fonctionne avec deux accès :

- **L'axe rue de la Rochelle – rue du Havre, à partir de la rocade sud**
- **L'avenue du Rhin (ex-RN4)**

L'urbanisation intense des terrains longeant l'avenue du Rhin a entraîné et conduira à des changements. Le trafic poids lourds de transit et de transport de matières dangereuses y est

interdit. Les mesures de réduction de pollution de l'air le long de la voirie prévoient d'interdire tout trafic poids lourds (hors desserte urbaine) sur l'avenue du Rhin. Cela amènerait à transférer la totalité du trafic routier de la zone portuaire à utiliser l'axe Nord-Sud via la rocade Sud. La zone portuaire, qui est la première plateforme d'activité de la région, serait ainsi dans une impasse routière.

Préserver a minima deux accès performants afin de maintenir l'efficacité de la desserte et les conditions d'exploitation des entreprises nous semble indispensable.

Une solution a été actée dans le SCOTERS. Elle consiste à réutiliser la « route VNF » et d'y implanter un système de régulation pour créer un accès routier par le Nord dédié au trafic portuaire.



ENJEUX LOCAUX

≈ LA

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ≈

Une démarche d'écologie industrielle est engagée depuis 2013. Menée par le PAS avec l'Eurométropole de Strasbourg, la Région, l'ADEME et le Groupement des usagers des ports de Strasbourg, elle consiste à réduire l'empreinte carbone de la zone portuaire et à renforcer son attractivité.

Plus de 25 entreprises dans la zone portuaire de Strasbourg sont engagées dans cette démarche, qui a permis de développer 11 synergies inter-entreprises.

Des réflexions sont menées en parallèle pour la récupération de la chaleur résiduelle chez certains industriels pour en faire bénéficier d'autres ou des quartiers de la ville.

Par ailleurs, depuis 2014, le PAS a élaboré un plan de déplacements inter-entreprises pour les 10 000 salariés de la zone portuaire. L'objectif est de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle : modifications des lignes de bus, construction de pistes

cyclables, actions de promotion et d'accompagnement au changement de mobilité.

Pour les sujets liés à la transition énergétique, le Port autonome de Strasbourg joue le rôle de pilote et de moteur vis-à-vis des entreprises implantées sur son territoire.

**PLUS DE
3 500 TEQ CO₂*
ÉCONOMISÉES
CHAQUE ANNÉE**

*Tonnes Equivalent Carbone



ENJEUX LOCAUX

≈ LE DIGITAL ≈

Sur ce sujet majeur, le PAS se pose, là encore, comme force d'entraînement des entreprises de son territoire. En 2017, il a participé au Hacking Industry Camp organisé par Alsace digitale et le défi qu'il portait a été primé. Cette démarche a permis de lancer un mouvement en faveur de l'innovation dans l'entreprise.

La révolution digitale nécessite une infrastructure en très haut débit pour laquelle nous sommes dépendants des autorités publiques. Considérée comme « zone très dense » par la stratégie digitale nationale, la zone portuaire n'attire pourtant pas les opérateurs. Constat partagé par la majeure partie des zones

industrielles et logistiques. A côté de nous, l'Etat allemand a consacré 350M€ au déploiement du très haut débit dans tous les ports...

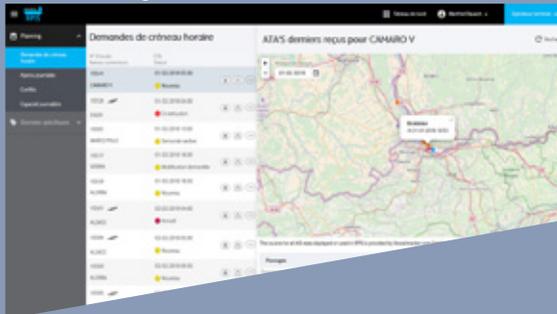
Hackathon 2017



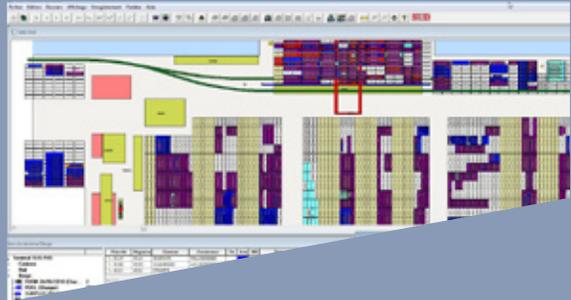
Hackathon 2017



TOS : outil de gestion des terminaux conteneurs



RPIS : gestion en temps réel sur le Rhin du trafic conteneur



Plateforme Vigie : gestion des activités du Port

Date	Heure	Activité	Localisation	Statut
2017-01-01	08:00	Arrivée	Zone A	Complété
2017-01-01	09:30	Départ	Zone B	En cours
2017-01-01	11:00	Arrivée	Zone C	En attente
2017-01-01	13:00	Départ	Zone A	Complété
2017-01-01	15:00	Arrivée	Zone B	En cours
2017-01-01	17:00	Départ	Zone C	Complété

Nouveau site Internet



-CHAPITRE 3-

LA STRATÉGIE



LA STRATÉGIE

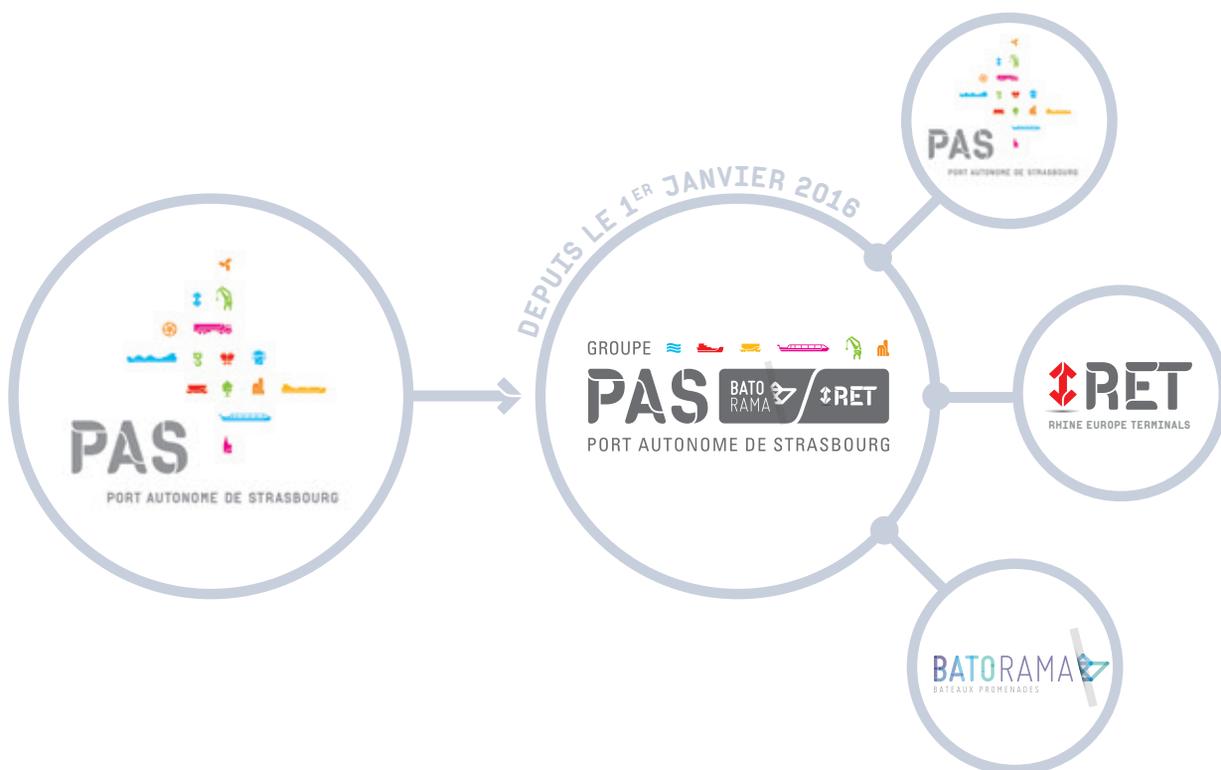
La structuration en tant que Groupe, en place depuis maintenant deux ans, invite désormais à avoir une réflexion stratégique pour les 4 entités existantes :

↔ LE GROUPE

↔ L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC PAS

↔ RET

↔ BATORAMA



LA STRATÉGIE DU GROUPE PAS « DEVENIR UN FACILITATEUR » JEAN-LOUIS JÉRÔME

Jean-Louis Jérôme, Directeur Général du Port autonome de Strasbourg, dresse les objectifs majeurs du Groupe pour les années à venir.

Où le projet « PHENIX » doit-il mener le Port autonome de Strasbourg ?

Ce projet est une réponse à des évolutions importantes du PAS. Le Port doit être un facilitateur

au service de ses clients, et moins un opérateur comme il a pu l'être dans le passé. Il nous faut nous concentrer sur les services que l'on peut offrir en faisant avancer nos atouts qui sont, entre autres, la concentration d'entreprises denses et des modes de transport divers et complémentaires. Le Port peut également permettre à des entreprises de travailler ensemble. Le Port doit être l'agrégateur.



Quels sont les leviers de croissance pour le PAS ?

De nouveaux domaines apparaissent qui pourraient devenir des relais de croissance, à l'image de ce qu'ont été le conteneur et les bateaux promenade dans les années 1960 : la logistique urbaine, l'utilisation des voies d'eau pour de la logistique de proximité (comme par exemple vers Saverne ou pour les déchets), les nouvelles technologies, ou encore les réseaux d'énergie.

De plus, le maintien de certains services suppose de développer de nouvelles capacités comme dans le vrac ou les conteneurs, ou que les « facilités essentielles » liées à ces services soient présentes : avitaillement, réparations...

Enfin, le mode de gestion domanial du port doit évoluer, pour permettre de mieux capter la valeur des terrains, ou accompagner les mutations en cours, comme par exemple dans le domaine des entrepôts.

Le baromètre de bonne santé du PAS se mesure à travers les investissements structurels conséquents des entreprises et la longévité de celles-ci sur le Port.

Le PAS a-t-il identifié des freins à sa croissance ?

Le principal frein est l'espace, nos capacités d'accueil sont limitées sur Strasbourg et l'extension du Port ne pourra se faire au-delà de notre territoire actuel. Le deuxième élément est l'accessibilité. Nous sommes un port urbain avec les avantages et inconvénients que cela comporte. Les contraintes auxquelles nous faisons face, nous amènent à contribuer à l'émergence de nouvelles solutions d'accessibilité avec les collectivités pour améliorer les flux de personnes et de marchandises à Strasbourg.

Comment contourner les problématiques d'infrastructures auxquelles est confronté le PAS (connexion ferroviaire, axe routier,...) ?

Sur l'accessibilité pure, les travaux menés avec les collectivités, qui ont débouché sur des projets tels que l'accès nord ou encore les liaisons inter-ports, permettront d'améliorer les temps de parcours. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires devrait prendre en considération les enjeux d'accès, essentiels pour le port et l'économie régionale.

**« LAUTERBOURG,
C'EST UNE
VÉRITABLE
OPPORTUNITÉ ! »**



JEAN-LOUIS JÉRÔME
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DU PORT AUTONOME DE STRASBOURG

Quel rôle doit jouer le PAS à l'avenir, tant à l'échelle locale, que nationale et européenne ?

À l'échelle locale, notre rôle est d'être le trait d'union avec les entreprises, un bon aménageur, et un facilitateur pour apporter des solutions. Au niveau national et européen, nous sommes un port majeur. Nous devons conserver ce rôle pour toujours faire entendre notre voix et celle des ports intérieurs. L'idée est de fédérer les autres ports avec nous sur des projets précis pour avancer en commun. Nous avons également un devoir d'exemplarité sur un certain nombre de démarches : la responsabilité sociétale, l'industrie du futur, la protection de la biodiversité, la transition énergétique...

La plateforme de Lauterbourg constitue-t-elle un sujet majeur du projet « PHENIX » ?

Lauterbourg est très clairement une opportunité ! Sur cette plateforme, le foncier multimodal existe.

A nous de montrer comment nous pouvons l'aménager de manière exemplaire. Lauterbourg sera un endroit où nous pourrions tester de nouvelles méthodes de travail. D'ailleurs, c'est déjà une référence en termes d'environnement, comme a pu le souligner récemment Alsace Nature. Nous sommes dans un secteur où la géothermie disponible possède un potentiel très fort et cela, forcément, oriente nos réflexions.

Comment intégrer encore plus les Strasbourgeois aux projets du Port ?

Cela passera par l'ouverture et la rencontre avec les citoyens. Il y a le projet de nouveau siège avec un bâtiment emblématique dans la zone portuaire, des services qui peuvent profiter aux habitants de manière immédiate et une volonté d'expliquer au grand public notre fonctionnement. La proximité avec la ville est un réel atout. Les Deux-Rives, les festivals qui se déroulent au port et le tram sont des éléments extrêmement bénéfiques à ce titre.



Il y a également un travail à réaliser en lien avec les entreprises qui doivent montrer la qualité de leurs réalisations. Les industriels prennent conscience de l'enjeu et de la nécessité d'ouvrir leurs portes. Au port, nous sommes fiers d'accueillir des usines de 4e génération qui vous propulsent dans une nouvelle ère.

Le port constitue un véritable bassin d'emploi à proximité de la ville et fait déjà partie du quotidien de plusieurs milliers de personnes qui y travaillent. Cette prise de conscience est importante pour les Strasbourgeois. Le challenge consistera à faire émerger la notion de « communauté portuaire », et, collectivement, de rendre aux Strasbourgeois la fierté de leur port.

LES ACTIONS PHARES DE LA STRATÉGIE DU GROUPE

↔ Poursuivre le développement du Groupe en privilégiant l'association avec des acteurs privés plutôt que la régie directe

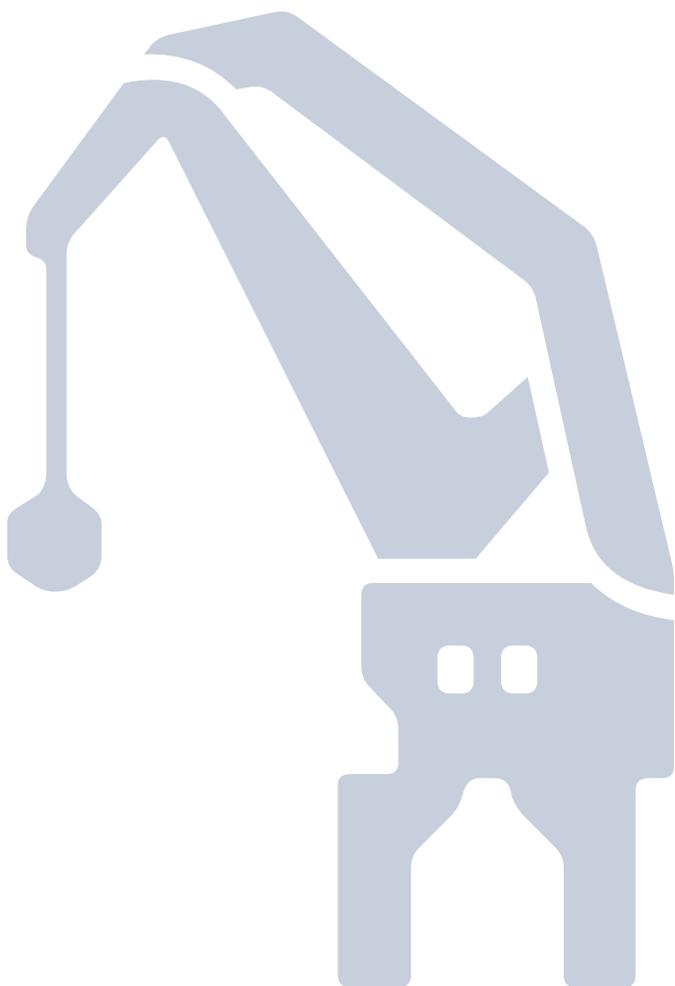
↔ Profiter des synergies entre les composantes du Groupe, tout en les limitant aux actions qui apportent une plus-value.



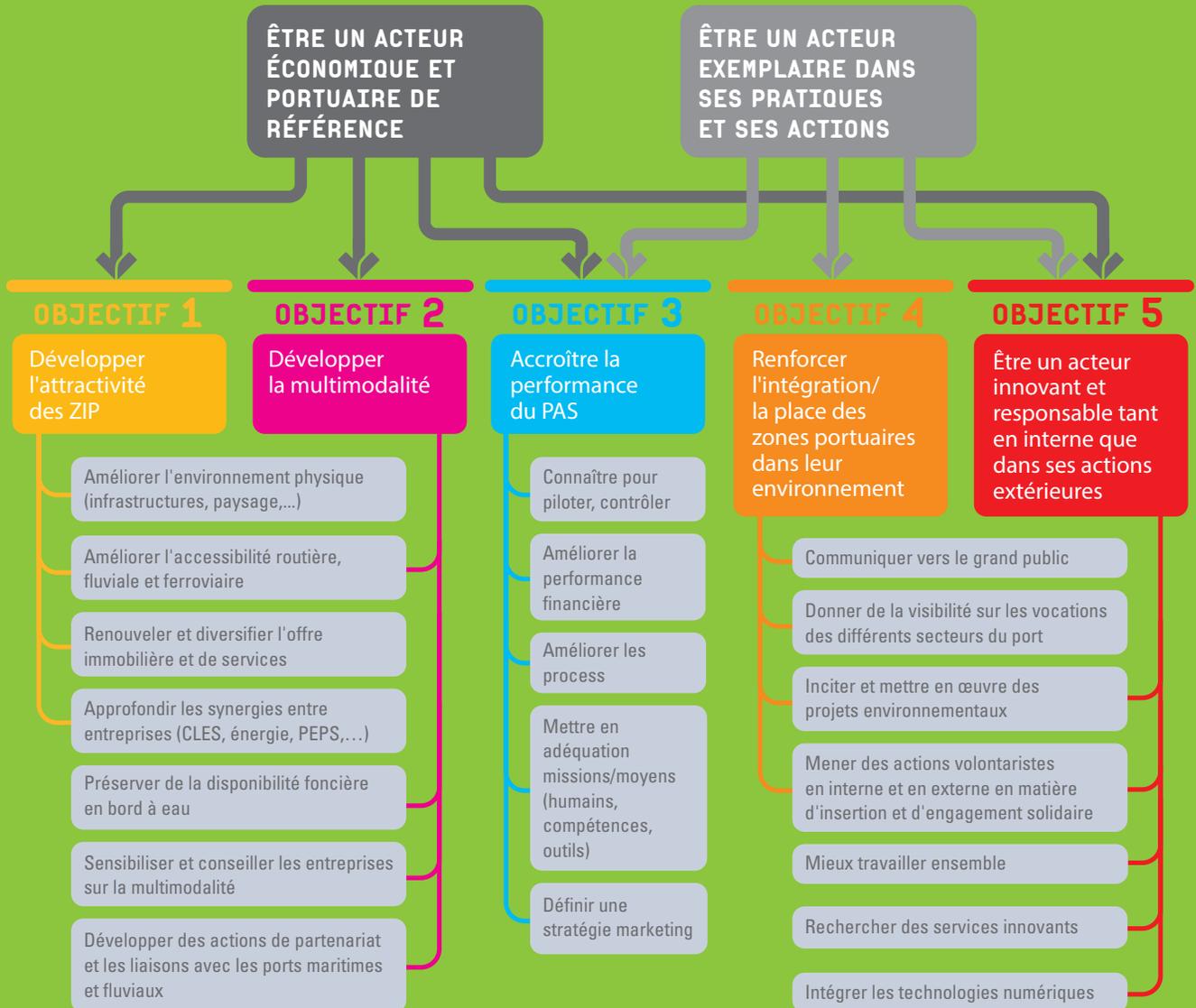
LA STRATÉGIE DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC PORT AUTONOME DE STRASBOURG

La nouvelle stratégie du PAS vise à répondre à deux grandes ambitions :

- Être un acteur économique et portuaire de référence
- Être un acteur exemplaire dans ses pratiques et ses actions.



5 OBJECTIFS MAJEURS



↳ DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ DES ZONES INDUSTRIALO-PORTUAIRES (ZIP) ↳

Les réserves foncières disponibles le long de la façade rhénane sont désormais aménagées et, à l'exception de Lauterbourg, quasi saturées.

L'évolution de l'activité domaniale du PAS devra donc se faire sur plusieurs axes :

↗ **optimiser la gestion des zones existantes**, notamment en préservant du foncier bord à eau

↗ **anticiper les évolutions du contexte industriel et logistique** pour gérer sur le long terme les évolutions foncières

↗ **acquérir de nouvelles réserves foncières**. Le Port a d'ores et déjà des capacités de développement futur portant sur des extensions portuaires le long du Rhin (Marckolsheim et Lauterbourg). Par ailleurs, le PAS poursuit sa politique de requalification et de régénération d'anciens sites industriels (Parc de la Centrale par exemple). Pour poursuivre le développement d'offres aux entreprises, il faut : aménager ces extensions, poursuivre l'optimisation des terrains actuels et la recherche de zones qui, sans être au bord des voies d'eau, sont très directement connectées et permettent d'accueillir les entreprises qui utilisent les services portuaires

↗ **faire évoluer l'offre du PAS** que ce soit en proposant de nouveaux services pour les entreprises et leurs salariés, ou de nouveaux produits fonciers et industriels.



L'attractivité du port se joue sur 3 aspects qui sont les priorités du plan stratégique :



1) L'accessibilité qui doit être maintenue voire améliorée, que ce soit au plan routier ou ferroviaire. Dès lors, les études de requalification de l'A35 doivent être l'occasion de réaffirmer l'importance des accès routiers au port et de finaliser un schéma à court, moyen et long terme d'accès via les infrastructures existantes et de réaliser l'accès Nord. Pour ce qui concerne le ferroviaire, l'accès vers l'Allemagne revêt une importance capitale. Si sa faisabilité, en cours d'étude, est établie, celui-ci devra constituer une priorité pour les investissements, en lien avec tous les partenaires potentiels



2) L'amélioration de l'environnement physique, qu'il s'agisse d'un travail à mener sur les infrastructures elles-mêmes ou sur le paysage portuaire.



3) L'approfondissement de synergies inter-entreprises par la poursuite de la démarche CLES (Coopérations locales et environnementales en synergie) qui non seulement améliore l'empreinte carbone de la zone portuaire, mais renforce également la compétitivité des entreprises.



RÉSULTAT ATTENDU :
augmentation des investissements réalisés par les entreprises sur les espaces portuaires



DÉVELOPPER LA MULTIMODALITÉ

Le PAS doit poursuivre dans les prochaines années ses actions de développement de la multimodalité par :

➤ **La création et l'entretien d'infrastructures multimodales**, comme la mise en service du 3ème terminal à conteneurs du PAS à Lauterbourg ou l'électrification et l'allongement du faisceau ferroviaire de Strasbourg ;

➤ **La recherche de nouveaux partenariats**, notamment pour l'exploitation du terminal à conteneurs de Lauterbourg ;

➤ **Le développement d'un service de conseil en multimodalité** pour les entreprises qui souhaiteraient basculer leur logistique vers le multimodal, éventuellement en partenariat avec d'autres ports du Grand Est ;

➤ **L'intensification d'actions commerciales** vers les entreprises de l'hinterland du port ;

➤ **Le développement de services performants** vers de nouvelles destinations : de courte distance, comme Saverne à desservir par le Canal de la Marne au Rhin, ou de longue distance comme les grands ports maritimes français ou vers l'Est de l'Europe.



RÉSULTAT ATTENDU :
augmentation de la part modale
du ferroviaire et du fluvial



ACCROÎTRE LA PERFORMANCE DU PAS

Pour accroître sa performance, le PAS souhaite développer en particulier :

Des mécanismes de contrôle de son activité :

contrôle interne avec la structuration d'une démarche de maîtrise des risques, contrôle de gestion, tableaux de bord ;

Des stratégies en matière de performance financière ;

Une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences ;

Une réflexion sur l'organisation des

services support qui doit tenir compte de l'agilité recherchée, en ne mettant en commun que ce qui permet des synergies ou des économies d'échelle au niveau du Groupe ;

Des actions pour mieux travailler ensemble en favorisant le travail transversal des équipes, le mode-projet, les plans de formation, la formalisation des process,...





LA STRATÉGIE DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC

♣ RENFORCER L'INTÉGRATION DES ZONES INDUSTRIALO- PORTUAIRES DANS LEUR ENVIRONNEMENT ♣

Mieux intégrer les zones portuaires dans leur environnement, c'est d'abord se soucier de la **relation entre la ville et le port** qui est d'autant plus importante au moment où Strasbourg se tourne vers le Rhin. Le travail partenarial avec la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg doit être poursuivi avec la refonte du Contrat de développement. En particulier, la cohabitation avec la partie centrale du port devra être améliorée, en attirant l'attention des partenaires sur l'importance de l'activité portuaire.

Les projets en cours de reconfiguration de la rue du Port du Rhin, de la Capitainerie et du nouveau Siège du PAS doivent être menés dans le souci d'être une zone d'interface fructueuse entre activités urbaines et activités industrialo-portuaires.

L'évolution des mobilités, notamment urbaines, est un axe fort de développement. Le Port a l'avantage d'être très proche du centre-ville. Son rôle dans la **logistique urbaine** est à développer, le port jouant à plein son rôle de desserte de la ville en marchandises.

Enfin, le PAS vise à développer une **véritable politique environnementale** pour ses propres projets, mais aussi pour ceux des entreprises implantées. Une stratégie de protection de la **biodiversité** sera développée et mise en œuvre.

↔ ÊTRE UN ACTEUR INNOVANT ET RESPONSABLE ↔

Depuis 2017, le PAS s'est doté d'une démarche de **responsabilité sociétale** qui a permis de structurer des actions existantes, mais surtout de définir un plan d'amélioration sur les quatre piliers que sont l'économique, le social et l'environnement, mais aussi l'éthique. La prise en compte des impacts du port est monitorée désormais par un tableau de bord de plus de 100 indicateurs dans une logique d'amélioration continue.

Le PAS vise à susciter **l'innovation** dans l'établissement, mais aussi auprès des entreprises de la zone industrialo-portuaire. Sur le digital, cela passe notamment par des projets, tels que le Rhine Ports Information System développé dans le cadre de la coopération Upper Rhine Ports, ou des événements comme des hackathons.

Dans le cadre du futur siège du PAS, les **technologies numériques** devront être intégrées dès la conception et les changements de mode de travail anticipés et accompagnés.



LA STRATÉGIE DE RHINE EUROPE TERMINALS « LE POTENTIEL EST LÀ » DAMIEN NERKOWSKI

Damien Nerkowski, Directeur Général de Rhine Europe Terminals (RET), expose les enjeux pour les années à venir de cette filiale du Port autonome de Strasbourg.

Quels sont les enjeux à court, moyen et long termes pour RET ?

Il y a tout d'abord des objectifs à court et moyen termes qui sont engagés depuis la création de RET et qui visent à mieux satisfaire les clients et à gagner en productivité. Pour certains d'entre eux, nous sommes bien avancés ; pour d'autres, une partie importante est à réaliser. Ce sont tous des projets structurants et nous devons les mener à bien. Ils concernent :

- le changement du logiciel de gestion des terminaux à conteneur ;
- le changement d'organisation du travail et de la société globalement ;
- le réaménagement d'un de nos deux terminaux à conteneur (terminal Sud), dont l'investissement a été réalisé par le PAS.

En parallèle, nous élaborons un projet d'entreprise de manière à redonner du sens au travail des collaborateurs de RET et surtout donner une vision stratégique pour la suite.

Ensuite, à long terme, nous devons poursuivre le développement de l'activité de la société en restant au plus proche du marché et des besoins des clients.

Comment voyez-vous votre marché évoluer ? Et, par conséquent, quels sont les axes de développement pour RET ?

L'activité principale de RET est le conteneur, aujourd'hui c'est notre cœur de métier. Ce marché a connu des évolutions importantes et structurelles depuis 2016 avec le regroupement de compagnies maritimes, notamment. La croissance du marché demeure mais elle n'est plus aussi importante qu'avant. Le potentiel est là dans un paysage consolidé et une volatilité liée au contexte international. Nos axes de développement consistent à capter la croissance du marché du conteneur. Autre source de développement potentiel, les liaisons ferroviaires entre Strasbourg et des ports maritimes français qui peuvent se développer. Enfin, le trafic sur le Rhin qui est loin d'être saturé représente également un axe de développement.



Le renouvellement de la flotte de stackers est-il un sujet à mener rapidement ? Pourquoi ?

Les engins de manutention de conteneurs, autrement appelés les reach-stackers, constituent un équipement-clé de notre dispositif. Pour la moitié du parc, ils atteignent une durée de vie où, désormais, il y a davantage de maintenance à y faire, et donc des coûts plus importants. Par conséquent, la disponibilité pour l'exploitation s'en ressent. Les volumes ayant tendance à croître, se pose la question du renouvellement de cette flotte. L'objectif est de disposer d'engins plus adaptés à notre activité actuelle. Il est nécessaire d'aller dans ce sens pour poursuivre notre activité dans de bonnes conditions.



DAMIEN NERKOWSKI

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE
RHINE EUROPE TERMINALS (RET)



ACTIONS- PHARES DE LA STRATÉGIE DE RET :

- ↔ Lancer le renouvellement rapide de la flotte de stackers
- ↔ Développer l'offre de dessertes ferroviaires intermodales depuis Strasbourg, en lien notamment avec les ports maritimes de Marseille, Dunkerque et Le Havre
- ↔ Commencer l'exploitation du nouveau terminal à conteneurs de Lauterbourg
- ↔ Optimiser l'exploitation ferroviaire
- ↔ Réaménager le terminal Sud, en lien avec l'arrêt probable des colis lourds

LA STRATÉGIE DE BATORAMA « TOUT DOIT AVOIR DU SENS » YANN QUIQUANDON

Yann Quiquandon, Directeur Général de Batorama SAS, présente les axes stratégiques de développement de cette filiale du Port autonome de Strasbourg.

Attraction touristique payante n°1 dans le Grand Est, Batorama possède-t-il une marge de progression ? Si oui, sur quels domaines ?

Batorama a fêté son 70^e anniversaire en 2017. D'un point de vue stratégie macroscopique, nous sommes sur un cycle de maturité depuis quelques temps. La croissance organique, basée sur notre business actuel, aura du mal à se développer désormais. Nous sommes sur une stratégie de pérennisation notamment à travers le projet Caravelle qui repose sur le renouvellement de la flotte d'ici 7 à 10 ans. Il est construit autour de trois piliers :

- propulsion éco-responsable ;
- uniformisation et polyvalence de la flotte ;
- perfectionnement de l'expérience client afin d'initier la mutation du modèle.

C'est un projet stratégique et essentiel pour la pérennité de l'activité.

Par conséquent, quels sont les relais de croissance pour Batorama ?

Une étude a été lancée pour analyser le positionnement stratégique de Batorama dans son environnement et définir des scénarios de croissance organique et/ou externe. Pour l'instant, tout est ouvert. Pourquoi ne pas envisager d'exporter notre expertise dans d'autres villes ou régions de France ? Pourquoi ne pas réfléchir à l'intégration verticale de chaîne de valeur (restaurant, parc d'attraction,...) ? Pourquoi ne pas créer ou racheter des sociétés proposant des activités similaires ailleurs en France ou à l'étranger ? Nous sommes en train d'écrire cette histoire, le tout, évidemment, dans une cohérence stratégique qui doit s'imposer car tout doit avoir du sens.



L'utilisation des plans d'eau à Strasbourg est amenée à évoluer. Comment Batorama s'adaptera-t-il à cette situation ?

La stratégie de la Ville vise à améliorer la relation de la Ville à l'eau, en développant les usages et en mettant en valeur ce patrimoine. Seul acteur de taille industrielle sur ce créneau, Batorama entend relever ce défi, en améliorant son offre actuelle, ou en répondant aux attentes des citoyens que ce soit en matière d'émissions des moteurs ou de richesse de l'expérience touristique. On l'oublie trop souvent, une rivière présente des contraintes particulières, notamment en matière de sécurité ou de navigation sur un espace restreint comme à Strasbourg. Principal employeur régional de navigateurs expérimentés sur une rivière comme l'Ill, Batorama dispose d'équipes très professionnelles qui connaissent parfaitement ces problèmes et dont les conseils ont d'ores et déjà permis d'améliorer les projets en cours. Cette place, nous souhaitons la revendiquer.



YANN QUIQUANDON

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE
BATORAMA SAS



ACTIONS- PHARES DE LA STRATÉGIE DE BATORAMA :

- ↔ Poursuivre la collaboration avec la Ville et VNF pour assurer les conditions de pérennité de l'activité
- ↔ En fonction des résultats des études exploratoires en cours, lancer le renouvellement de la flotte, le cas échéant en mutualisant les risques avec d'autres acteurs (ouverture du capital ou autres)
- ↔ Multiplier les offres en partenariat avec d'autres acteurs du tourisme et/ou développer des schémas de diversification permettant de générer des relais de croissance
- ↔ Rechercher les possibilités de valoriser son savoir-faire dans d'autres implantations géographiques





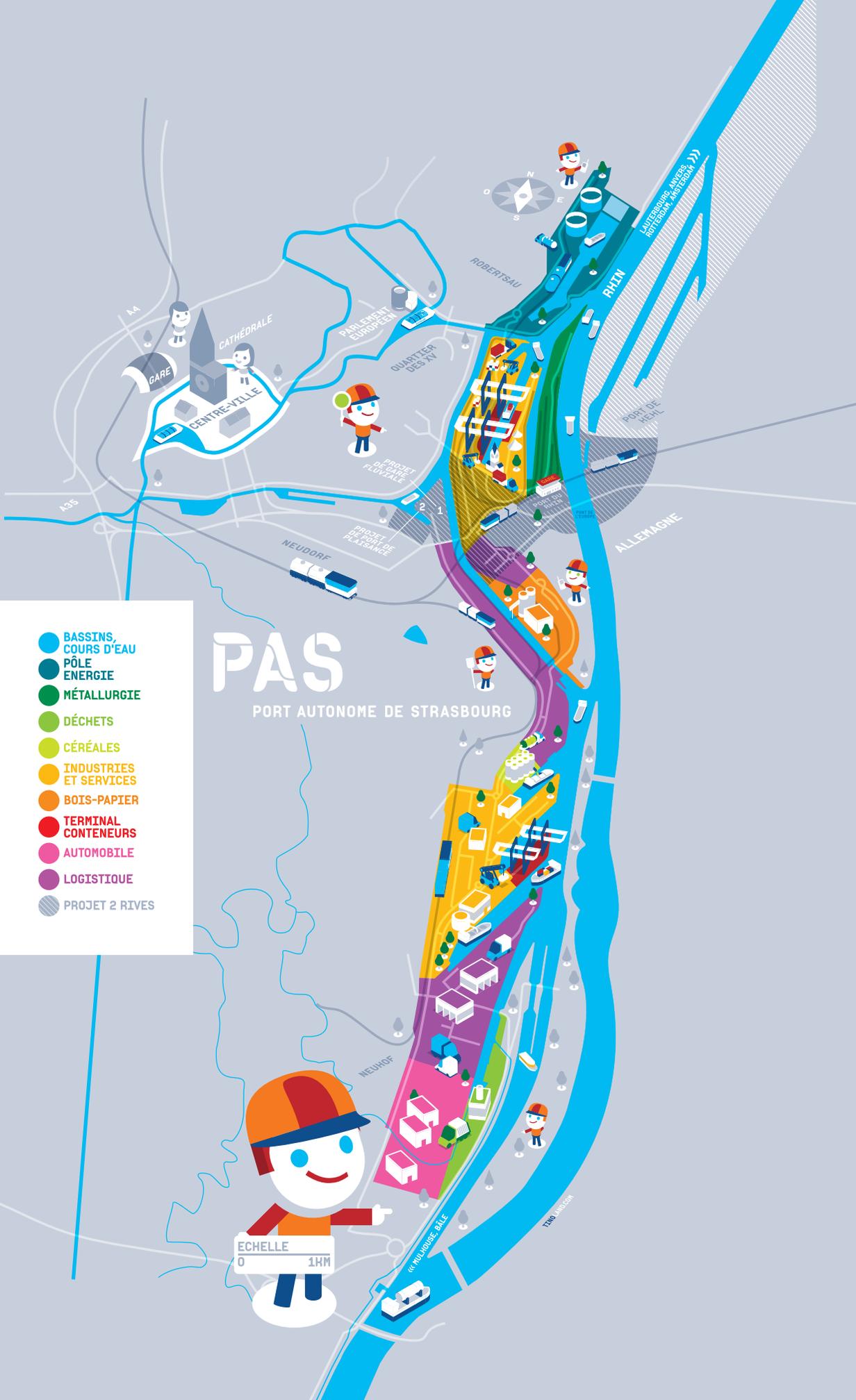


Illustration : TINOLAND

GRUPE



PAS

BATO
RAMA



RET

PORT AUTONOME DE STRASBOURG

25 rue de la Nuée Bleue, Strasbourg
www.strasbourg.port.fr
pas@strasbourg.port.fr



Crédits photos: Bartosch Salmanski / 128db 📷 Loïc Chalmandrier / New Vision 📷 Frantisek Zvardon

📷 ESQ 📷 EuropFlash