

GRUPE



PAS

BATO
RAMA



PORTS DE STRASBOURG

PROJET STRATÉGIQUE 2024-2028

LE PORT DE STRASBOURG EN 2024

Établissement public centenaire, le Port autonome de Strasbourg est un acteur majeur au service du développement économique et un atout décisif pour permettre à son territoire de répondre aux enjeux d'un monde en transition.

LE GRAND PORT FRANÇAIS DU RHIN

Premier port français du Rhin, le port de Strasbourg est la principale porte d'entrée du territoire français sur sa « quatrième façade fluviale », aux côtés des trois façades maritimes de la Manche mer du Nord (ports de Dunkerque et du Havre), de l'Atlantique (port de Nantes-Saint-Nazaire) et de la Méditerranée (port de Marseille Fos).

Le port de Strasbourg est la porte d'entrée du territoire sur le Rhin, premier axe logistique européen ; il assure la connexion du territoire aux flux de marchandises transocéaniques via les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers directement situés sur l'axe rhénan,

mais aussi via les ports maritimes français accessibles par voie ferroviaire. Aux dessertes fluviales quotidiennes s'ajoutent 17 navettes ferroviaires par semaine à destination des ports maritimes.



UNE PLATEFORME MULTIMODALE D'ENVERGURE EUROPÉENNE

Deuxième port fluvial français, le port de Strasbourg accueille une activité portuaire majeure représentant 6 millions de tonnes transportées par voie fluviale (matériaux de construction, céréales, produits énergétiques, conteneurs...). Le port est aussi une plateforme ferroviaire importante, avec un trafic de l'ordre du million de tonnes, notamment de marchandises conteneurisées. Ses terminaux à conteneurs accueillent un trafic annuel entre de 330 000 EVP et 400 000 EVP. Le port accueille aussi près de 300 000 passagers de croisière rhénane.

CHIFFRES CLÉS 2023

1^{er} port français du Rhin	6.2 MT de trafic fluvial	0.9 MT de trafic ferroviaire
1 400 hectares d'espace portuaire	27 000 emplois induits	31 M€ de chiffre d'affaires

Nous ouvrons avec enthousiasme un nouveau chapitre dans l'histoire du Port de Strasbourg

Dans un monde en transition, les ports se renouvellent et deviennent des acteurs majeurs et engagés pour contribuer à amplifier le report modal, favoriser la réindustrialisation et ce dans des logiques d'économies circulaires et de transition énergétique.

C'est là le cœur de notre projet stratégique, que je suis fière de partager avec vous, en tant que Présidente du conseil d'administration.

Ce projet est le fruit d'un travail collaboratif mené avec les collectivités, les entreprises, le personnel et nombre d'acteurs intéressés à la question portuaire, aujourd'hui regroupés au sein du conseil consultatif de développement. Fort de ce collectif renforcé, le port adopte une démarche volontariste au service du développement économique du territoire et des transitions.

Notre ambition est de positionner le port de Strasbourg comme le grand port français du Rhin, le plus européen des ports français, cultivant l'excellence et la coopération au service des territoires et de ceux qui les font vivre.

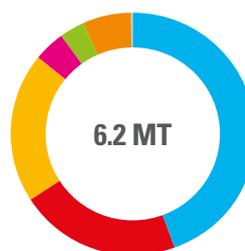
Ce projet stratégique est une déclaration de notre implication collective envers la contribution positive au tissu social et économique de notre région.

Avec tout mon engagement,

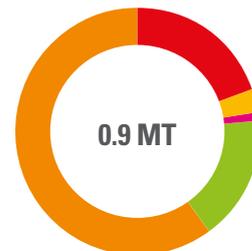


Anne-Marie JEAN
Présidente du conseil d'administration

TRAFIC FLUVIAL



TRAFIC FERROVIAIRE



LÉGENDE

- Matériaux de construction
- Céréales
- Produits pétroliers
- Produits chimiques
- Produits métalliques
- Conteneurs

UN ACTEUR INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE PREMIER PLAN

Depuis un siècle, le Port autonome de Strasbourg gère les infrastructures portuaires, fluviales, ferroviaires et aménage l'espace industrialo-portuaire. Il assure ainsi une mission importante de développement économique et commercial et d'animation de la place portuaire strasbourgeoise.

Le port de Strasbourg est l'aménageur d'un vaste espace industrialo-portuaire implanté le long du Rhin, représentant une emprise de 10 kilomètres de long pour 1 kilomètre de large, soit une superficie de 1100 hectares desservie par 100 kilomètres de voies ferrées portuaires. Le port est également l'aménageur des plateformes de Marckolsheim, de Beinheim et de Lauterbourg, ainsi que des



sites secondaires le long du Rhin. Le port dispose ainsi de trois terminaux à conteneurs implantés sur le Rhin et connectés aux réseaux ferroviaires français et allemand.

LE PORT DE STRASBOURG DISPOSE DE DEUX FILIALES À 100% :

- La société Rhine Europe Terminals (RET), qui exploite les terminaux à conteneurs de Strasbourg ainsi que divers sites secondaires le long du Rhin.
- La société BATORAMA, qui assure un service de bateau promenade dans les différents sites touristiques strasbourgeois.

DU PORT FACILITATEUR AU PORT FÉDÉRATEUR

Fort de ses filiales, le port dispose d'une offre logistique riche et multiple lui permettant de construire une offre de services sur mesure au bénéfice de ses clients et partenaires.

Dans une logique partenariale et d'innovation, le port de Strasbourg fédère les acteurs du territoire pour permettre le dépassement des antagonismes traditionnels — écologie vs. industrie, tourisme vs. logistique, développement économique vs. aménagement urbain — et devenir l'incubateur des réponses et solutions durables aux défis que posent les transitions aujourd'hui.

Du port facilitateur au port fédérateur, véritable incubateur de solutions industrielles et logistiques durables

Porte d'entrée française sur le Rhin, principal axe logistique européen, idéalement connecté aux ports maritimes, le port de Strasbourg est l'un des atouts majeurs du territoire pour répondre aux enjeux et défis d'un monde en transition.

Aujourd'hui facilitateur, le port doit devenir fédérateur. La force du port, ce n'est pas seulement l'établissement public, ses infrastructures, sa capacité à offrir des services de qualité et sur mesure au bénéfice de ses clients, c'est aussi et surtout la place portuaire, un véritable écosystème d'acteurs publics et privés, professionnels engagés au service du développement du territoire.

C'est en s'appuyant sur la force de ce collectif que le port portera la vision stratégique de son développement sur les cinq prochaines années : positionner le port de Strasbourg comme un acteur incontournable des transitions, véritable plateforme multimodale d'envergure européenne au service de ses clients, investi dans le développement de son territoire, porté par l'excellence d'un collectif agile, expert et engagé. Pour tenir ce cap, le port mettra en œuvre une politique d'investissement ambitieuse (200 millions d'euros sur 10 ans). Forts du soutien du territoire, nous renforcerons nos liens avec nos partenaires et placerons l'innovation au cœur de notre action.

Avec toute ma détermination,



Claire MERLIN
Directrice générale



UN POIDS ÉCONOMIQUE ET SOCIAL IMPORTANT

4
sites portuaires principaux

500
entreprises sur l'espace portuaire

10 000
emplois directs

UN NOUVEAU PROJET STRATÉGIQUE POUR LA PÉRIODE 2024-2028

UNE VOLONTÉ POLITIQUE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration a décidé d'engager une démarche de réflexion stratégique, avec pour objectif de définir l'ambition, la vision traduite sous forme d'orientations stratégiques et la trajectoire financière du port.

Le projet stratégique 2024-2028 a été élaboré dans une logique collaborative et itérative, associant aussi bien les personnels de l'établissement que les entreprises de la place portuaire et les institutions du territoire. Après une concertation approfondie conduite sous l'égide du conseil consultatif de développement au premier semestre 2024 conclue par un avis favorable le 6 mai, il a été approuvé par le conseil d'administration du 13 juin 2024.

DES ENJEUX PARTICULIÈREMENT STRUCTURANTS

L'élaboration du projet stratégique 2024-2028 s'inscrit dans un contexte de profondes mutations de l'environnement économique et institutionnel à l'échelle territoriale, nationale et même européenne et mondiale.

Au-delà des conséquences des crises géopolitiques récentes, se traduisant notamment par le retour d'une forte inflation et plus généralement par un contexte économique fluctuant, le contexte politique et économique est marqué par une prise de conscience mondiale de l'urgence climatique et par un processus maintenant effectif de décarbonation des activités économiques. Les politiques publiques conduites en Europe et en particulier en France amplifient et accélèrent cette transition, qui se traduit par des mutations profondes de pans entiers de l'économie : certains secteurs traditionnels, notamment industriels et énergétiques, arrivent en fin de cycle et connaîtront une phase de déclin voire de disparition ; inversement, d'autres secteurs, autour des nouvelles énergies ou de l'économie décarbonée, connaîtront un développement sans précédent. Les ports, intérieurs comme maritimes, se trouvent à la pointe de ces évolutions et se doivent de les anticiper.

Les évolutions climatiques aujourd'hui tangibles peuvent également avoir un impact sur l'activité de transport, notamment fluvial : le port de Strasbourg, inscrit au cœur du corridor rhénan, a construit sa prospérité sur l'activité de transport de marchandises sur le Rhin. Or l'impact du réchauffement climatique sur l'hydraulicité du Rhin est aujourd'hui encore difficile à cerner. Les épisodes sévères de basses eaux, survenus à l'été 2018 et plus récemment à l'été 2022 ont pénalisé temporairement l'activité fluviale et plus largement, toute l'activité industrielle et économique de l'espace rhénan. Sans que le risque d'événements comparables puisse être quantifié à ce stade, il semble nécessaire de renforcer la robustesse de l'offre de transport au départ des ports intérieurs comme Strasbourg, en particulier en développant la complémentarité entre les deux modes massifiés,



fluvial et ferroviaire, et en offrant aux opérateurs économiques des schémas logistiques intégrés et performants.

À l'échelle du territoire, les relations entre les espaces industriels, notamment portuaires, et leur environnement évoluent. Les populations riveraines expriment une exigence renforcée en termes de préservation de la biodiversité et du cadre de vie. Attente amplifiée par l'évolution de l'espace urbain qui, avec le développement du quartier des Deux-Rives, rapproche les lieux de vie et les lieux de production industrielle et logistique, renforçant la nécessité d'une cohabitation harmonieuse. Il est aujourd'hui indispensable que les ports, et en particulier le port de Strasbourg, port urbain au cœur d'une métropole portuaire, construisent et enrichissent les relations qui les lient à leur territoire.

Enfin, un port tel que le Port autonome de Strasbourg, établissement riche de sa longue histoire, ambitionne plus que jamais de s'inscrire dans une logique de prestation de service au bénéfice de son territoire et de ses clients. La création de valeur autour des industries portuaires, le développement de l'activité des entreprises, la création d'emplois dans l'ensemble des métiers de l'industrie et des services sont au cœur de la vision et de l'investissement quotidien de l'établissement public.

NOTRE AMBITION

La vision développée dans le projet stratégique 2024-2028 du port de Strasbourg est structurée autour d'une ambition, elle-même issue d'un diagnostic de la situation de l'établissement et d'une évaluation des enjeux auxquels il est confronté. Cette ambition s'appuie sur le positionnement du port de Strasbourg au sein de l'espace rhénan et sur ses relations avec les autres acteurs économiques français et européens, mais aussi avec l'ensemble des acteurs de son territoire.

Elle peut se résumer par la formule suivante :

Être le grand port français du Rhin, le plus européen des ports français, cultivant l'excellence et la coopération, au service des territoires et de ceux qui les font vivre.

NOS VALEURS

Une ambition n'est rien sans les valeurs qui la sous-tendent, qui lui donnent un sens et soudent le collectif portuaire. C'est pourquoi la construction d'une vision stratégique pour les cinq prochaines années s'est accompagnée d'une réflexion de l'établissement et de ses personnels autour de sa raison d'être et de ses valeurs qui ont permis de dégager un consensus :

- > Le sens du service
- > L'excellence
- > L'agilité
- > La transmission
- > La responsabilité
- > Le respect et la bienveillance
- > L'exemplarité

NOTRE RAISON D'ÊTRE

Situé au cœur du bassin rhénan, à la rencontre du fleuve et de la terre, nous sommes un acteur majeur du développement économique et durable du territoire

NOTRE VISION STRATÉGIQUE

La vision stratégique du développement du port de Strasbourg s'appuie sur quatre orientations majeures, structurant son action pour les cinq prochaines années :

> La décarbonation des activités portuaires

Le port de Strasbourg, acteur incontournable des transitions

> Le développement de la multimodalité

Le port de Strasbourg, performant sur la multimodalité

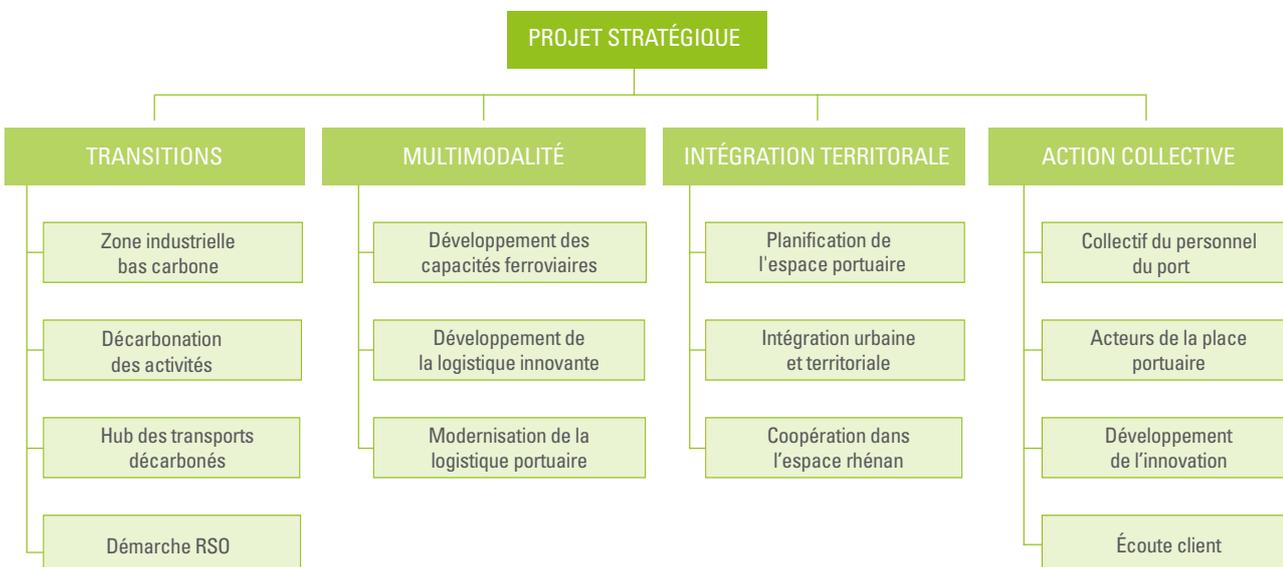
> L'intégration du port dans son territoire

Le port de Strasbourg, investi dans le développement de son territoire

> L'action collective

Le port de Strasbourg, porté par l'excellence d'un collectif agile, expert et engagé

Ces quatre orientations se déclinent ensuite en 12 sous-orientations thématiques, s'appuyant elles-mêmes sur un plan d'actions opérationnel, se déclinant en une centaine d'actions et projets.



LE PORT DE STRASBOURG, ACTEUR INCONTOURNABLE DES TRANSITIONS

La première orientation du projet stratégique consiste à positionner le port de Strasbourg en acteur majeur des transitions écologiques, économiques, industrielles et énergétiques, dans une double logique de contribution aux politiques publiques territoriales, nationales et européennes, et de mobilisation de relais de croissance.

Sur le plan politique, la lutte contre les dérèglements climatiques est devenue une priorité nationale, européenne et même mondiale depuis l'accord de Paris sur le climat de 2015. L'action publique nationale, régionale et métropolitaine est particulièrement volontariste en ce domaine : planification écologique, plan d'investissement d'avenir France 2030, stratégie nationale bas carbone, Grand Est région verte, plan climat de l'Eurométropole...

Le port de Strasbourg, plateforme industrielle et logistique majeure, se doit naturellement d'être le fer de lance de la mise en œuvre de ces politiques au cœur de la métropole capitale de l'axe rhénan. L'espace industrialo-portuaire compte de nombreuses entreprises à des stades de développement différents. Dans sa continuité de développement, le port se concentre dans l'accueil des activités de l'économie de demain. Le secteur de l'industrie décarbonée, de la production, du stockage, de la transformation ou de la distribution d'énergie renouvelable ou décarbonée peut représenter une réelle opportunité, justifiant un positionnement volontariste du port.

METTRE EN PLACE UNE DÉMARCHÉ RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES ORGANISATIONS DU GROUPE

Le port articulera son action autour d'une démarche de Responsabilité Sociétale des Organisations en faveur de la Responsabilité Sociétale des Entreprises, notamment en créant des conditions favorables dans ce cadre pour les entreprises de la zone industrialo-portuaire et l'ensemble de l'écosystème portuaire et en adaptant ses activités et ses infrastructures au changement climatique.

AMÉNAGER UN ESPACE INDUSTRIALO- PORTUAIRE BAS CARBONE

Le port de Strasbourg s'est positionné en précurseur de l'économie circulaire, avec la démarche d'écologie territoriale CLES « Coopérations Locales et Environnementales en Synergies », lancée dès 2013. Cette démarche sera amplifiée dans le cadre d'un projet ZIBAC « Zone Industrielle Bas Carbone », conduit par le port en partenariat avec le Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg (GUP) et le réseau de chaleur R-PAS au Port de Strasbourg. Ce projet se traduira en particulier par une trajectoire de décarbonation des activités portuaires et par un schéma directeur des énergies.

DÉVELOPPER DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET LOGISTIQUES DÉCARBONÉES

Le port de Strasbourg, en complément ou en relais des activités historiques, favorisera le développement d'activités industrielles et logistiques positionnées sur le segment des énergies renouvelables et de la décarbonation de l'économie. C'est en particulier dans cette logique que le site de Lauterbourg sera positionné en plateforme industrialo-portuaire de la décarbonation de l'économie rhénane, avec notamment l'implantation d'une usine de raffinage de lithium de qualité batterie.

LE DISPOSITIF ZIBAC

Porté par l'ADEME pour le compte de l'État, le dispositif ZIBAC vise à accompagner les territoires industriels dans leur transformation écologique et énergétique afin de gagner en compétitivité et en attractivité. Le dispositif vise aussi à faire rayonner à l'échelle internationale les technologies, innovations et le savoir-faire industriel français.



« La labellisation ZIBAC est à la fois une opportunité et une reconnaissance du potentiel du port de Strasbourg comme acteur de la décarbonation de l'économie rhénane »

Gaëlle SCHAUNER,
Directrice de la stratégie et des transitions,
Directrice générale adjointe

FAIRE DU PORT DE STRASBOURG LE HUB RHÉNAN DES TRANSPORTS DÉCARBONÉS

Le port de Strasbourg, en tant que plateforme multimodale de premier plan, est amené à jouer un rôle clé dans la décarbonation des mobilités convergeant depuis et vers le port, à l'échelle de l'écosystème rhénan. Cet appui dans la transition énergétique s'exprimera auprès des acteurs du transport fluvial, ferroviaire et routier qui assurent l'acheminement des marchandises et des producteurs et distributeurs d'énergie, avec notamment une évolution du port aux pétroles vers un port aux énergies. Concernant l'activité à passagers, le port poursuivra le verdissement progressif de la flotte fluviale de sa filiale Batorama. L'implantation de bornes de distribution en bord à quai pour les bateaux de croisière est également projetée.



« Le projet Caravelle de verdissement de la flotte est maintenant une réalité concrète, avec l'arrivée du Strasbourg, notre nouveau bateau innovant à motorisation 100% électrique »

Isabelle BURGET,
Directrice générale de la société BATORAMA

LE PORT DE STRASBOURG, PERFORMANT SUR LA MULTIMODALITÉ

Le port de Strasbourg a développé historiquement son activité autour du transport fluvial de marchandises sur le Rhin, colonne vertébrale de transport et de desserte du cœur économique de l'Europe.

Cependant, et en dépit du rôle majeur que joue le Rhin dans l'activité économique du territoire, le mode fluvial n'est pas le seul vecteur d'approvisionnement des industries et des commerces de l'hinterland : le transport ferroviaire joue également un rôle important. Si ces deux modes partagent les atouts de la massification et des faibles consommations énergétiques – et demain potentiellement de la décarbonation – ils apportent des solutions complémentaires : d'une part dans l'espace, le train permet d'atteindre dans une logique massifiée des destinations inaccessibles par le fleuve (telles notamment que les ports maritimes de Dunkerque, du Havre ou de Marseille Fos) ; d'autre part dans le temps, le train permet de pallier les indisponibilités temporaires du fleuve, notamment en situation d'aléa climatique et de basses eaux du Rhin.

Le port de Strasbourg, bien que doté d'un réseau ferroviaire dense, doit encore améliorer la capacité et l'accessibilité de ses infrastructures et de ses équipements pour favoriser la croissance des flux. Une orientation forte du présent projet stratégique consistera à renforcer la capacité des voies ferrées portuaires, aussi bien pour ce qui concerne l'espace portuaire proprement dit que ses accès, à développer des équipements modernes et performants de traitement des flux et à en optimiser les conditions d'exploitation. L'objectif sera ainsi de positionner le port en véritable hub multimodal rhénan, aussi performant à l'égard de l'activité ferroviaire que de l'activité fluviale.

DÉVELOPPER LES CAPACITÉS FERROVIAIRES DE L'ESPACE PORTUAIRE

Pour augmenter la capacité des infrastructures et des équipements de l'espace portuaire, un schéma directeur d'aménagement, associé à un programme d'investissement, sera mis en place ; il sera complété par un schéma directeur d'exploitation, qui visera à améliorer les conditions d'accès à l'espace portuaire depuis le réseau ferré national entre la France et l'Allemagne. En parallèle, un projet de « hub multimodal » sera déployé sur le terminal à conteneurs Sud.



« Le port a la chance de disposer d'un vaste réseau ferroviaire, véritable richesse pour l'avenir. Nous allons conduire d'importants investissements de régénération et de modernisation »

Elvis DARNAULT,
Directeur des infrastructures et des services

DÉVELOPPER DES SOLUTIONS LOGISTIQUES ADAPTÉES AU CONTEXTE ÉCOLOGIQUE ET ÉCONOMIQUE

L'hydraulicité du Rhin, dans un contexte mal cerné de réchauffement climatique, est aujourd'hui un point d'attention majeur. C'est pourquoi le développement de solutions logistiques résilientes, dans une logique de solidarité multimodale, apparaît comme un enjeu majeur, sur lequel s'engagera le port de Strasbourg aux côtés de différents partenaires tels que Voies navigables de France et SNCF Réseau. À une autre échelle, le port accompagnera les développements de la logistique urbaine à Strasbourg.

LE « HUB MULTIMODAL SUD »

Le projet consiste à aménager sur le terminal à conteneurs Sud un terminal mixte, ferroviaire et fluvial de grande capacité, au bénéfice de l'activité conteneurisée mais aussi du fer-routage. Projet d'envergure, il verra sa réalisation s'étendre sur deux projets stratégiques.



MODERNISER ET DÉVELOPPER LES FONCTIONS LOGISTIQUES DE L'ESPACE PORTUAIRE

En complément des développements autour des nouvelles filières logistiques, le port modernisera et renforcera sa capacité d'activité logistique, avec l'ambition de favoriser le développement des modes massifiés et, le moment venu, décarbonés. Le port engagera des investissements sur ses quais et sur ses outillages et lancera également un chantier de modernisation de l'exploitation des terminaux.



« Les terminaux à conteneurs de Strasbourg, exploités par la société RET, représentent un atout pour le port. Ils doivent poursuivre leur modernisation, dans un souci permanent de satisfaction des attentes des clients »

Cédric VIERLING,
Directeur général de la société RHINE EUROPE TERMINALS

LE PORT DE STRASBOURG, INVESTI DANS LE DÉVELOPPEMENT DE SON TERRITOIRE

Le port de Strasbourg, par son activité comme par son histoire, est indissociable du territoire dans lequel il s'inscrit et de l'espace sur lequel il se développe. Créé il y a un siècle dans le cadre d'un accord entre la Ville de Strasbourg et l'État, le port a aménagé un vaste espace industrialo-portuaire inscrit entre la Ville de Strasbourg et le Rhin sur lequel il a implanté des industries, des terminaux et des activités selon les réalités économiques de l'époque.

Les déterminants de l'aménagement sont aujourd'hui très différents de ceux du début du XXe siècle : les enjeux de biodiversité, de sécurité industrielle, de desserte par les différents modes de transport, de cadre de vie des populations riveraines... ont profondément changé et continuent d'évoluer. Il apparaît dès lors indispensable de construire une vision d'avenir des espaces portuaires, dans un double objectif de préservation de l'environnement et d'identification de la ressource disponible pour les développements futurs.

Cette vision portera sur les enjeux de protection de la biodiversité et d'environnement industriel, mais aussi de cohabitation de l'activité portuaire avec les développements urbains. L'optimisation du cadre de vie des habitants, la préservation de l'activité portuaire et la prise en compte de ses inévitables nuisances nécessitent un travail de fond que le port et les collectivités territoriales (ville, métropole, région) ont choisi d'inscrire dans un contrat de développement récemment signé, et dont la mise en œuvre constituera un axe fort du présent projet stratégique.

Enfin, à une échelle plus large, le port de Strasbourg renforcera ses liens avec ses partenaires rhénans avec lesquels il partage une communauté d'intérêt et de destin. Il renforcera en particulier ses liens historiques avec le port de Kehl et intensifiera ses actions de coopération avec l'alliance « Upper Rhine Ports ».

PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ESPACE PORTUAIRE

Le port de Strasbourg, responsable d'un espace industrialo-portuaire de 1 100 hectares, construira en concertation avec le territoire une planification à l'horizon 2040 de l'utilisation des espaces portuaires, tenant compte des différentes contraintes d'aménagement notamment d'ordre environnemental, des potentiels en termes d'accessibilité fluviale et ferroviaire, des perspectives de mutation urbaine et des ambitions de développement fixées par le projet stratégique.

OPTIMISER L'INTÉGRATION DU PORT DANS LA VILLE ET DANS SON TERRITOIRE

L'intégration du port dans la ville est un enjeu de premier plan, compte tenu des proximités très fortes entre les espaces portuaires et le nouveau quartier des Deux-Rives. La mise en œuvre du contrat de développement, outil privilégié de concertation et de pilotage de projets partagés entre le port et les collectivités, constituera un axe fort du projet stratégique.



LE CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT

Signé le 26 janvier 2024 entre la région, la métropole, la ville et le port, le contrat de développement renouvelle en profondeur les relations ville-port. Il définit une vision partagée du nécessaire équilibre entre aménagement urbain et développement portuaire et pose les fondements d'un partenariat de long terme entre acteurs.



« L'espace industrialo-portuaire représente l'un des plus grands atouts du port de Strasbourg. L'optimisation de son aménagement en vue du développement harmonieux et équilibré de la ville et du port est une priorité »

Paul EUVRARD,
Directeur de la valorisation

INSCRIRE LE PORT DANS UN ESPACE DE COOPÉRATION À L'ÉCHELLE DE L'AXE RHÉLAN

Le port de Strasbourg est implanté au cœur de l'axe rhélan, artère historique d'échanges et de coopérations politiques, économiques, linguistiques et culturelles à l'échelle européenne. L'intégration du port dans cet espace, traduisant le rôle incontesté de la métropole de Strasbourg comme capitale rhénane et européenne, sera renforcée dans le cadre du partenariat historique avec le port de Kehl, dans le cadre de l'alliance « Upper Rhine Ports », voire dans le cadre de partenariats à étudier notamment avec les ports français du Rhin.



« Le port de Strasbourg est au cœur de l'espace rhélan. Le Rhin comme trait d'union et non comme frontière, voilà l'état d'esprit qui nous anime dans la construction de nos relations avec les ports du bassin rhélan »

Frédérique RYCKELYNCK,
Cheffe de cabinet,
Coordinatrice des relations avec le port de Kehl

LE PORT DE STRASBOURG, PORTÉ PAR L'EXCELLENCE D'UN COLLECTIF AGILE, EXPERT ET ENGAGÉ



La valeur économique et sociale créée sur le territoire par l'activité portuaire s'appuie sur des infrastructures fluviales et ferroviaires, sur un tissu industriel et logistique, sur les services offerts par le territoire, mais aussi et surtout sur des hommes et des femmes : les 100 agents du Port de Strasbourg, les 200 agents du groupe des Ports de Strasbourg, mais aussi 10 000 salariés des 500 entreprises de la zone portuaire, les 27 000 salariés du territoire.

La préservation de cette richesse, dans un contexte de transitions accélérées, constitue à la fois un défi et une opportunité : un défi, car la pérennisation de compétences lors du renouvellement de générations représente un investissement important ; une opportunité, car l'expérience acquise sur la place portuaire peut s'avérer précieuse voire déterminante pour mener à bien les transitions à venir.

C'est pourquoi une orientation du présent projet stratégique consistera, d'une part à mettre en place une politique ressources humaines ambitieuse visant à accroître l'expertise et l'agilité des personnels et à faire grandir leur engagement, d'autre part à mobiliser la place portuaire autour d'objectifs partagés avec l'établissement public et le territoire, en l'associant aux décisions dans le cadre du conseil consultatif de développement et en la mobilisant dans une concertation continue en sus des concertations conduites autour des projets. Le renforcement du collectif reposera sur le développement d'une politique partenariale renforcée. Un chantier de modernisation de l'action du port sera ouvert et s'appuiera sur une politique d'innovation.

CAPITALISER SUR LE COLLECTIF DES PERSONNELS DU PORT

Le port de Strasbourg est riche des femmes et des hommes qui le portent, fiers de leur entreprise, de son histoire et de ses valeurs. Capitaliser sur cette fierté, et plus largement sur les compétences et l'expérience des personnels tout en organisant la pérennisation et le renouvellement, représente un enjeu fort du projet stratégique. Dans un contexte de déséquilibre de la pyramide des âges induisant de nombreux départs en retraite dans les prochaines années, le premier levier à mobiliser sera celui du renouvellement des compétences au travers d'actions de formation et de tutorat et de la définition d'une marque employeur. À ce levier devront s'adjoindre une politique de modernisation des processus et un travail de fond en matière de renforcement de la cohésion et de l'attachement au collectif de travail et d'alignement sur la vision stratégique.

RENFORCER LE LIEN AVEC LES ACTEURS DE LA PLACE PORTUAIRE ET METTRE LE CLIENT AU CŒUR DE L'ACTION DU PORT

Le port de Strasbourg est riche de son collectif de salariés, mais aussi de son collectif d'entrepreneurs portuaires, prenant toute leur part au développement de la place et à la création de valeur sur le territoire. Si le port crée les conditions du développement de l'espace industrialo-portuaire, ce sont bien les entreprises qui le réalisent, qui créent de la valeur ajoutée et de l'emploi, qui assurent des recettes fiscales aux collectivités et des ressources au port. C'est pourquoi les facteurs de cohésion entre le port et sa place portuaire seront entretenus et autant que possible développés, y compris en termes d'association de la place portuaire aux choix stratégiques dans le cadre du conseil de développement.



« Le renouvellement des effectifs à venir dans les prochaines années constitue un véritable défi. Il est impératif que les compétences des personnels puissent être préservées et renouvelées »

Caroline QUIQUANDON,
Directrice des ressources humaines

INNOVER POUR SE TRANSFORMER

Le positionnement du port de Strasbourg dans son environnement interne et externe est complexe et conduit à privilégier une approche systémique et transversale pour gagner en efficacité et en compétitivité. Le port engagera des projets de recherche et de développement, et placera l'innovation au cœur de son action afin de mieux comprendre et apprécier les risques, mieux décider, mieux valoriser et mieux anticiper.

UNE POLITIQUE D'INVESTISSEMENT AMBITIEUSE

UN MODÈLE ÉCONOMIQUE D'ENTREPRISE

Le port de Strasbourg – contrairement à diverses autres structures publiques – ne dispose d'aucune subvention publique structurelle. S'il bénéficie de cofinancements sur certaines opérations d'investissement, il ne vit que de ses ressources propres pour assurer la gestion, l'aménagement et le développement des infrastructures fluviales et ferroviaires et de l'espace industrialo-portuaire, ainsi que la gestion du fonctionnement de l'établissement public.

Le port de Strasbourg, qui présente la particularité d'être parmi les régimes spéciaux de retraites (en extinction depuis 2016, mais porté exclusivement par le port sur le plan financier) – contrairement à d'autres structures publiques – ne bénéficie d'aucune subvention publique structurelle. Comme toute entreprise, ses recettes tirées de son activité lui permettent d'équilibrer ses charges de fonctionnement. Les principales recettes du port sont issues de la gestion de son domaine et du trafic fluvial et ferroviaire. L'enjeu sera donc pour le port de s'inscrire dans une gestion dynamique de la ressource foncière, en privilégiant les projets présentant une rentabilité financière et favorisant la croissance des trafics, afin d'améliorer sa capacité à investir sur des projets au service du territoire.

En matière d'investissement, notamment pour les projets d'envergure et d'intérêt général, le port peut bénéficier de subventions des collectivités territoriales et de subventions européennes. Ces subventions sont déterminantes pour la réalisation des projets de développement de Lauterbourg, Marckolsheim et nouveau terminal sud (Hub) qui impliquent des investissements massifs.

UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DE 200 M€ SUR 10 ANS

Compte tenu de la complexité et donc de la durée de déploiement de certaines opérations d'investissement telles que le hub multimodal Sud, il ne semble pas pertinent de limiter la modélisation des trajectoires d'investissement à une période de cinq ans. C'est pourquoi le programme d'investissement de l'établissement couvre deux projets stratégiques sur une décennie, correspondant à un horizon temporel crédible pour ce type de projets.

Un programme ambitieux est prévu sur cette période, structuré autour de trois composantes principales. En premier lieu, un programme d'investissements de maintien sera mis en œuvre pour régénérer et pérenniser l'outil de production (quais, voies ferrées, réseaux, bâtiments...); différentes études ont permis d'évaluer un besoin annuel de 5,5 M€ (valeur 2024). Ensuite, un programme d'investissements dits de modernisation sera mis en œuvre pour un montant de 11 M€ sur la décennie, portant sur des opérations sans rentabilité intrinsèque mais permettant au port de tenir compte des réalités de son environnement (telles que les opérations d'aménagement de pistes cyclables dans l'espace portuaire). Enfin, un programme d'investissements de développement financera de

nouveaux projets créateurs de valeur pour le territoire, pour une enveloppe de 131 M€ sur la décennie; ce programme comprendra notamment le hub multimodal Sud et ses accès, pour environ 70 M€ (dont une première tranche de travaux de 18 M€ sur la période du Contrat de plan État-région 2023-2027), l'aménagement de la plateforme portuaire et du terminal de Lauterbourg.

S'agissant d'investissements d'une rentabilité financière faible, mais d'une utilité socio-économique avérée, des subventions publiques seront recherchées, aussi bien auprès de l'Union européenne (via le mécanisme pour l'interconnexion en Europe) que de l'État et de la région (via le contrat de plan État-région) ou des collectivités infrarégionales; une hypothèse de 80 M€, soit un taux de cofinancement de 57% rapporté à un total de 142 M€ d'investissements de modernisation et de développement, est prise en considération sur la période; c'est sur des bases comparables qu'ont été engagées les négociations du volet mobilités du contrat de plan État-région 2023-2027. Le programme d'investissement s'établira ainsi à un volume de 200 M€ sur la décennie, pour des enveloppes annuelles oscillant entre 9 et 27 M€.



« La situation financière de l'établissement, aujourd'hui très saine, et le soutien de l'État, de l'Union européenne et des collectivités permettront au port de mener à bien cet effort d'investissement sans précédent »

Jacques LI KO LUN,
Directeur administratif et financier

LE PROGRAMME PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT 2024-2033



LE CONSEIL CONSULTATIF DE DÉVELOPPEMENT ET LA CONCERTATION

LE CONSEIL CONSULTATIF DE DÉVELOPPEMENT



Dans de nombreux organismes, et en particulier dans les ports maritimes, les acteurs économiques mais aussi les représentants du territoire sont associés aux décisions de la gouvernance dans le cadre d'un conseil de développement, qui regroupe dans une structure consultative les représentants de la « gouvernance à cinq » maintenant largement reconnue.

En 2023, le conseil d'administration du port a pris l'initiative de créer une structure dénommée « conseil consultatif de développement », qui regroupe les acteurs du développement portuaire et en particulier les représentants de la place.

Cette structure est consultée sur l'ensemble des décisions stratégiques du port (grands investissements, orientations de planification territoriale...).

L'une des missions du conseil consultatif de développement consiste à émettre un avis sur le projet stratégique, concrétisant ainsi l'implication de la place portuaire dans la définition des choix politiques de développement du port.

Le conseil consultatif de développement est constitué de 27 membres regroupés en quatre collèges :

- > Le collège des représentants de la place portuaire : armateurs, logisticiens, opérateurs de transport ou industriels...
- > Le collège des représentants des salariés des entreprises portuaires ;
- > Le collège des représentants de l'État et des collectivités territoriales : État, Région, Collectivité Européenne d'Alsace, Ville et Eurométropole de Strasbourg, villes de Marckolsheim et de Lauterbourg ;
- > Le collège des personnalités qualifiées : gestionnaires d'infrastructures de transport, experts et universitaires, acteurs du monde économique...

La présidence du conseil consultatif de développement est assurée par Jean-Luc HEIMBURGER, Président de la CCI Alsace Eurométropole.

LA CONCERTATION AUTOUR DU PROJET STRATÉGIQUE

Le présent projet stratégique a été présenté au conseil consultatif récemment mis en place, lors de la séance plénière du 5 février 2024. Le conseil de développement a ensuite organisé la concertation autour du document qui lui a été présenté, sous la forme de quatre ateliers thématiques correspondant aux quatre orientations du projet stratégique, au cours du mois d'avril 2024.

Réuni de nouveau en séance plénière le 6 mai 2024, le conseil consultatif de développement a entendu la restitution des ateliers thématiques, a débattu et a émis un avis favorable au projet stratégique intégrant les éléments issus des ateliers. Il a en particulier recommandé que le projet stratégique intègre davantage la préoccupation de l'écoute client et prévoie la définition et la mise en œuvre d'une politique d'innovation.

Au cours de la vie du projet stratégique, le conseil consultatif de développement sera consulté annuellement sur le fondement d'un document de synthèse qui présentera les éléments de contexte économique ou institutionnel ayant évolué depuis l'établissement du projet stratégique, qui évaluera les conditions de mise en œuvre des orientations et du plan d'actions, et qui proposera les éventuelles actions correctrices à mettre en œuvre, voire les infléchissements à apporter à la vision stratégique.

Une nouvelle instance de dialogue avec le monde économique

Le port de Strasbourg a lancé une double démarche : l'élaboration d'un nouveau projet stratégique et la mise en place d'un conseil consultatif de développement.

Ces deux outils apparaissent particulièrement pertinents, dans un contexte économique et politique incertain et mouvant, pour tracer un cap partagé avec les acteurs du territoire. Le port de Strasbourg, second port fluvial de France, est en effet un véritable outil économique de développement de richesses. Il est indispensable que le port se donne une vision, se construise un avenir au service d'un territoire qui compte sur son port pour garantir son développement.

Le conseil consultatif de développement permet de recueillir les avis et les contributions d'acteurs venus d'horizons divers et partageant l'objectif du développement économique et du progrès social. Les débats autour du projet stratégique présenté par le port ont été riches et fructueux et ont débouché sur un avis favorable, mais aussi sur des attentes. Le territoire a besoin d'un port à l'écoute des besoins de ses clients, ambitieux et ouvert à l'innovation.

Je sais pouvoir compter sur la présidence et la direction générale pour y veiller, le port peut compter sur le territoire et sur le monde économique pour le soutenir.



Jean-Luc HEIMBURGER

Président du conseil consultatif de développement



GROUPE 



PORTS DE STRASBOURG

www.strasbourg.port.fr