

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 octobre 1993.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi portant approbation d'un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port,*

Par M. Joseph OSTERMANN,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, *vice-présidents* ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, *secrétaires* ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Baudot, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Raymond Cayrel, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginésy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marquès, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gérard Miquel, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir le numéro :  
Sénat : 445 (1992-1993).

---

Etablissements publics.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS .....	3
EXPOSÉ GÉNÉRAL .....	7
I. LE CONTENU DU QUATRIÈME AVENANT À LA CONVENTION DU 20 MAI 1923 ENTRE L'ÉTAT ET LA VILLE DE STRASBOURG NE SOULÈVE PAS DE DIFFICULTÉ PARTICULIÈRE .....	7
II. UNE LOI EST-ELLE NÉCESSAIRE À L'APPROBATION DE CE QUATRIÈME AVENANT? .....	8
A. LA DÉLIMITATION DU DOMAINE DE L'ARTICLE 34 N'EST PAS, EN L'ESPÈCE, ÉVIDENTE .....	9
B. LE PARALLÉLISME DES FORMES PRÊTE À INTERROGATION .....	10
EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE .....	13
<i>Article unique</i> : Approbation d'un quatrième avenant à la convention du 20 mai 1923 .....	13
EXAMEN PAR LA COMMISSION .....	15
TABLEAU COMPARATIF .....	17
ANNEXES .....	19
Annexe n° 1 : Quatrième avenant à la convention du 20 mai 1923 entre l'État et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port .....	21
Annexe n° 2 : L'activité du port autonome de Strasbourg en 1992 .....	23

## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Les relations transfrontalières franco-allemandes se renforcent dans le cadre de la construction européenne.

La complémentarité des ports rhénans de Strasbourg et de Kehl (Allemagne) en est un bon exemple. Cette complémentarité a donné lieu, le 23 septembre 1992, à la conclusion, entre la France et le «*land*» de Bade-Wurtemberg, d'un accord concernant les relations de coopération entre les établissements de ces deux ports.

Cet accord a pour but de pérenniser les relations institutionnelles de coopération, liées aux circonstances de l'immédiat après-guerre, qui se sont développées depuis plus de quarante années entre le port autonome de Strasbourg, établissement public régi par la loi du 26 avril 1924 et la convention annexe modifiée du 20 mai 1923 conclue entre l'Etat et la ville de Strasbourg, port fluvial d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat en vertu du décret n° 83-1148 du 23 décembre 1983, et le port de Kehl, dont le patrimoine relève du «*land*» de Bade-Wurtemberg.

Cet accord conclu avec l'un des Etats fédérés de la République fédérale d'Allemagne a été approuvé par le Gouvernement fédéral le 11 septembre 1992, en application de l'article 32, paragraphe 3, de la loi fondamentale de la République fédérale.

Rappelons que, placé en 1946 sous mandat de réquisition et englobé dans le périmètre douanier et monétaire français en même temps que la ville de Kehl, le port de Kehl s'est vu doté d'un statut d'établissement public de droit allemand soumis à une administration

conjointe franco-allemande laissant une place importante aux intérêts du port autonome de Strasbourg, qui désigne cinq des dix représentants au conseil d'administration et un directeur adjoint de nationalité française.

Ce statut résultait d'une convention passée le 19 octobre 1951 entre le port autonome de Strasbourg et le «*land*» de Bade-Wurtemberg, convention fondée sur l'accord tripartite (Etats-Unis d'Amérique, Grande-Bretagne, France) signé à Washington le 8 avril 1949 relatif à la zone de Kehl. Il avait pour but de favoriser la coopération et la complémentarité des deux ports de Strasbourg et de Kehl situés face à face sur les rives du Rhin, premier fleuve européen de par l'importance de son trafic d'environ 300 millions de tonnes par an aujourd'hui.

Mais l'entrée en vigueur, en mars 1991, du traité portant règlement définitif concernant l'Allemagne signé à Moscou le 12 septembre 1990 dit traité «4 + 2» devait rendre caduque la convention du 19 octobre 1951, sauf prorogation ou adaptation aux circonstances nouvelles de celle-ci (article 8). Pour prévenir tout vide juridique, une prorogation provisoire de la convention est intervenue entre ses signataires jusqu'à la mise en place d'un nouveau régime.

L'objet de l'accord du 23 septembre 1992 était, ainsi que le rappelle son préambule, d'adapter les relations de coopération existantes entre les deux ports aux conditions juridiques modifiées et de donner à ces relations un fondement contractuel nouveau. Celui-ci repose sur un principe de **réciprocité de représentation au sein des conseils d'administration** des deux établissements publics portuaires dans les conditions fixées par les articles 1er et 2 dudit accord. Ce principe n'existait pas précédemment.

Le nouvel accord permettra, d'une part, de maintenir trois représentants du port autonome de Strasbourg au conseil d'administration du port de Kehl aux côtés de cinq représentants allemands, le nombre total des membres devant être ramené dans les nouveaux statuts à adopter par le «*land*» de Bade-Wurtemberg de dix à huit membres, et, d'autre part, d'introduire trois représentants du port de Kehl désignés par lui au conseil d'administration du port autonome de Strasbourg dont le nombre sera porté de dix-huit à vingt et un.

L'originalité de cette disposition tient à l'arrivée d'administrateurs allemands au conseil d'administration d'un établissement public français. Mais, concernant la présence de membres de nationalité allemande au conseil d'administration du port autonome de Strasbourg, il convient de rappeler que le troisième avenant à la convention du 20 mai 1923 (décret n° 84-413 du 30 mai 1984 modifiant le règlement d'administration publique du

27 septembre 1925 en raison des dispositions issues de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public pour ce qui concerne les conseils d'administration des établissements publics) a permis, par l'accueil de trois représentants élus des salariés portant de quinze à dix-huit le nombre des membres du conseil d'administration, de leur ouvrir celui-ci quelle que soit leur nationalité.

Pour finir, l'accord prévoit la possibilité pour les deux établissements portuaires, d'une part, de désigner un coordinateur afin de faciliter ces relations de coopération (article 3 de l'accord) et, d'autre part, de convenir de tous arrangements administratifs ou techniques sous réserve de l'accord préalable de leurs autorités de tutelle (article 4 de l'accord).

**L'accord France/Bade Wurtemberg fait l'objet d'une procédure d'approbation par le Parlement sur la base des articles 39 et 53 de notre Constitution. Il a été déposé sur le bureau du Sénat le 13 juillet 1993 <sup>(1)</sup> et renvoyé à la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées.**

**Mais parallèlement à l'approbation de cette convention internationale, le Gouvernement a, le même jour, soumis à l'approbation du Sénat le présent projet de loi n° 445 qui, lui, porte approbation d'un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension du port.**

C'est ce dernier texte qu'il nous revient d'examiner.

---

*(1) Projet de loi n° 444 (Sénat 1992-1993)*

## EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le texte qui nous est aujourd'hui soumis ne soulève pas de difficulté particulière quant à son contenu. Tout au plus est-on fondé à s'interroger sur les raisons qui ont conduit le Gouvernement à soumettre une convention entre l'Etat et une collectivité locale à l'approbation du Parlement.

### **I. LE CONTENU DU QUATRIÈME AVENANT À LA CONVENTION DU 20 MAI 1923 ENTRE L'ÉTAT ET LA VILLE DE STRASBOURG NE SOULÈVE PAS DE DIFFICULTÉ PARTICULIÈRE**

Les statuts du port autonome de Strasbourg ont été fixés, il faut le rappeler, dans la convention relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port, conclue le 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg, puis approuvée par la loi du 26 avril 1924 et modifiée par trois avenants successifs.

La nouvelle modification du statut, rendue nécessaire par l'adoption de l'accord France-Bade-Wurtemberg du 23 septembre 1992, a requis l'accord de la ville de Strasbourg, puisque les statuts du port autonome reposent sur un contrat entre l'Etat et la ville de Strasbourg. C'est pourquoi le maire de Strasbourg et le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux ont signé, également le 23 septembre 1992, un quatrième avenant à la convention du 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

Ce quatrième avenant vise uniquement à mettre les statuts du port autonome de Strasbourg en conformité avec l'accord de coopération conclu le 23 septembre 1992 entre les gouvernements de la France et du Bade-Wurtemberg. Il complète, en conséquence, le

conseil d'administration du port autonome de Strasbourg par trois membres représentants du port de Kehl désignés par celui-ci et porte, de ce fait, de 18 à 21 le nombre total des membres du conseil d'administration de l'établissement public français, au prix de deux modifications ponctuelles de l'article 5 de la convention du 20 mai 1923.

L'originalité de cette disposition tient, en résumé, à l'arrivée d'administrateurs allemands au conseil d'administration d'un établissement public français.

## II. UNE LOI EST-ELLE NÉCESSAIRE À L'APPROBATION DE CE QUATRIÈME AVENANT ?

Il n'est pas fréquent de voir soumis à l'approbation du Parlement un accord conclu entre le Gouvernement français et une collectivité locale française <sup>(1)</sup>.

L'explication de ce fait un peu exceptionnel réside dans l'article 34 de la Constitution du 4 octobre 1958 et, accessoirement, dans la notion de parallélisme des formes.

Une réflexion semble toutefois nécessaire -eu égard à l'extrême spécificité du dossier- sur ces deux points.

---

*(1) Un des rares précédents qui puisse exister réside dans la loi n° 83-676 du 26 juillet 1983 portant approbation d'une convention fiscale avec le territoire d'outre-mer de la Nouvelle-Calédonie et dépendances et dans la décision du Conseil Constitutionnel n° 83-160 du 19 juillet 1983.*

A. LA DÉLIMITATION DU DOMAINE DE L'ARTICLE 34 N'EST PAS, EN L'ESPÈCE, ÉVIDENTE

L'exposé des motifs du projet de loi qui vous est soumis est clair :

*«Le port autonome de Strasbourg, en raison de ses caractéristiques propres et notamment de la forme contractuelle de sa création, constitue à lui seul une forme particulière d'établissement public au sens de l'article 34 de la Constitution ; toute modification de ses règles constitutives doit donc être soumise à l'approbation du Parlement.»*

Rappelons que cet article 34 stipule :

*«La loi est votée par le Parlement. (...) La loi fixe également les règles concernant : (...)*

*- la création de catégories d'établissements publics».*

L'exposé des motifs du projet de loi reprend, en fait, la thèse développée par le Conseil d'Etat dans un avis du 19 juin 1979. Cet avis mérite d'être cité :

*«La section des travaux publics a, en effet, estimé qu'eu égard à ses caractéristiques propres et notamment à la forme contractuelle de sa création, le port autonome de Strasbourg ne pouvait être regardé comme appartenant à la catégorie d'établissements publics : «ports autonomes fluviaux» constituée aujourd'hui par le seul port autonome de Paris. Le port autonome de Strasbourg, dont la nature particulière avait déjà été soulignée par l'avis du Conseil d'Etat du 8 mars 1949, constitue donc, à lui seul, une catégorie d'établissements publics au sens de l'article 34 de la Constitution.*

*«Dans cet état de droit, sa création et la définition de ses éléments constitutifs ne peuvent résulter que de la loi. Dès lors, dans la mesure où la nouvelle convention doit se substituer à celle approuvée par la loi du 26 avril 1924, les dispositions de cette nouvelle convention qui ont le caractère de règles constitutives du port doivent être approuvées par une loi».*

Mais, sans contester que le port autonome de Strasbourg constitue, à lui seul, une catégorie d'établissement public, il est permis de s'interroger sur le point de savoir si la conclusion d'un quatrième avenant à la convention de 1923 est de nature à valoir

création d'une nouvelle catégorie d'établissement public. Plus clairement, les dispositions du quatrième avenant doivent-elles être considérées comme des règles constitutives de l'établissement public ?

Prétendre, comme le fait le projet de loi, que l'avenant du 23 septembre 1992 (qui ne porte, en fait, que sur des modifications à la composition des organes dirigeants du port autonome de Strasbourg - composition qui avait, jusqu'alors, été renvoyée à des textes réglementaires-) constitue une « *modification des règles constitutives* » de l'établissement public et « *doit donc être soumise à l'approbation du Parlement* » pourrait ainsi paraître relever d'une interprétation extensive.

Or, la notion de « **règles de création** » a fait l'objet, depuis bien des années, d'un approfondissement par la jurisprudence. Par règle de création, il faut ainsi entendre « *nécessairement (les) règles constitutives* » c'est-à-dire « les règles qui fixent le cadre général de (l')organisation et (du) fonctionnement » (1).

Bien plus, le principe de la participation au Conseil d'administration a été considéré comme relevant de ces règles (2).

**On peut donc conclure, à la lumière de ces décisions du Conseil constitutionnel, que le port autonome de Strasbourg constituant, de façon reconnue, à lui seul, une catégorie d'établissement public, l'organisation de son conseil d'administration est une règle constitutive de cet établissement qu'il appartient à la seule loi de fixer en application de l'article 34 de la Constitution.**

#### B. LE PARALLÉLISME DES FORMES PRÊTE À INTERROGATION

Mais, à côté de cette approche strictement constitutionnelle, votre Commission des Affaires économiques et du Plan a été conduite à s'interroger sur le point de savoir si la saisine du Parlement ne se justifierait pas également au nom du principe de parallélisme des formes.

---

(1) *Cons.cons. RTF 27 L 17-19 mars 1964.*

(2) *Cons. cons. RATP 27 novembre 1959 - GDCC p 137-138 et p 143.*

La convention relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port, conclue le 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg, a, en effet, été approuvée par une loi du 26 avril 1924.

Pour autant, la conclusion, entre les mêmes parties, d'un avenant à cette même convention de 1923 doit-elle faire l'objet d'une approbation par le Parlement ?

Une lecture exhaustive de cette loi du 26 avril 1924 permet d'observer que celle-ci ne comportait, en elle-même, **aucune disposition expresse** relative à la composition des organes dirigeants du port autonome de Strasbourg.

Ce type de disposition était renvoyé :

- soit à la convention entre l'Etat et Strasbourg et avait donc fait, globalement, l'objet d'une approbation sur la seule base de l'article premier de la loi du 26 avril 1924 ;

- soit, en vertu de l'article 11 de la même loi, à un règlement d'administration publique.

C'est ainsi qu'a été pris un règlement d'administration publique en date du 27 septembre 1925, disposition à son tour modifiée -il faut le souligner- par le décret n° 84-413 du 30 mai 1984 pris sur la base d'un troisième avenant, conclu entre l'Etat et Strasbourg, à la convention du 20 mai 1923.

S'agissant du règlement d'administration publique, on rappellera que, même s'il résulte d'une délégation législative, son caractère d'acte administratif, c'est-à-dire d'instrument du pouvoir réglementaire, lui a été reconnu par la jurisprudence (1).

On peut, en revanche, rappeler que les deux premiers avenants à la convention de 1923, respectivement en date du 21 novembre 1923 et du 13 juin 1930 avaient été approuvés, le premier par la loi du 26 avril 1924 et l'autre -il est vrai sur le tard- par une loi du 14 juin 1939 (2).

Plus discutable est le sort fait au troisième avenant à la convention qui, lui, n'a fait l'objet que d'un décret n° 84-413 du

---

(1) Cf. CE 6 décembre 1907 - *Compagnie des chemins de fer de l'Est* - Rec. 913 - concl. Tardieu - G.A.J.A. p 75-79.

(2) JO Lois et décrets 17 juin 1939.

30 mai 1984 <sup>(1)</sup>. On peut toutefois indiquer que cet avenant et ce décret ont été pris sur la base de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public complétée par la loi n° 84-103 du 16 février 1984. D'une certaine façon, ce fait valait-il approbation législative ? Telle est l'opinion qui présida alors et l'absence de tout recours laisse à penser qu'elle était bonne.

On peut donc conclure que le recours à une procédure législative répond à une logique qui n'a pas cessé d'être confirmée en 1923-1924, 1930-1939 et 1983-1984.

---

<sup>(1)</sup> JO Lois et décrets 2 juin 1984.

## EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

### *Article unique*

#### **Approbation d'un quatrième avenant à la convention du 20 mai 1923**

L'article unique du projet de loi qui vous est soumis n'a pas d'autre objet que l'approbation d'un quatrième avenant à la convention du 20 mai 1923 passée entre le ministre des travaux publics -représentant l'Etat- et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

La convention du 20 mai 1923 comporte, en effet, à son article 5 une disposition qui précise la composition du conseil d'administration de l'établissement public du port autonome.

Jusqu'en 1984, cette composition regroupait quinze membres, à savoir :

- six membres désignés par le conseil municipal de Strasbourg ;
- six membres nommés par décret ;
- un membre désigné par la chambre de commerce de Strasbourg ;
- un membre désigné par le conseil général du département du Bas-Rhin ;
- un ouvrier du port nommé par décret.

Un troisième avenant à la convention, conclu le 23 mai 1984, a ajouté à cette liste :

- trois représentants élus des salariés.

Telle était la composition de ce conseil d'administration qu'un quatrième avenant, conclu entre le Secrétaire d'Etat aux Transports routiers et fluviaux le 23 septembre 1992, est venu compléter une nouvelle fois, faisant passer de dix huit à vingt et un le nombre des membres du Conseil.

Il s'agit, cette fois-ci, de faire entrer au conseil trois représentants du port de Kehl désignés par celui-ci. Ainsi qu'il a été indiqué dans l'exposé général, l'avenant ne fait que tirer les conséquences en droit interne d'un accord, conclu également le 23 septembre 1992, entre la République française et le «land» allemand de Bade-Wurtemberg. Ce dernier accord, est, rappelons-le, soumis par ailleurs à votre approbation par le projet de loi n° 444 (Sénat 1992-1993).

Un coordinateur pourra, en outre, être désigné d'un commun accord par les conseils d'administration des deux ports pour faciliter la coopération.

**Sur le fond, votre Commission des Affaires économiques et du Plan, toujours attachée à l'approfondissement des relations bilatérales franco-allemandes, ne peut donc que donner son accord à une disposition qui a pour but de faciliter celui-ci.**

**Elle vous propose donc d'adopter l'article unique sans modification.**

## EXAMEN PAR LA COMMISSION

Réunie le mercredi 13 octobre 1993 sous la présidence de M. Jean FRANÇOIS-PONCET, la Commission des Affaires économiques et du Plan a procédé, sur le rapport de M. Joseph OSTERMANN, à l'examen du projet de loi n° 445 portant approbation d'un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

A l'issue de l'exposé du rapporteur, la Commission des Affaires économiques et du Plan a décidé, à l'unanimité des présents, de proposer au Sénat l'adoption sans modification de l'article unique du projet de la loi n° 445.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
—	<p><b>Projet de loi portant approbation d'un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port</b></p>	<p><b>Projet de loi portant approbation d'un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port</b></p>
	<p>Article unique</p>	<p>Article unique</p>
	<p>Est approuvé le quatrième avenant à la convention en date du 20 mai 1923, passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port et dont le texte est annexé à la présente loi.</p>	<p>Sans modification</p>

## ANNEXES

Annexe n° 1

**QUATRIÈME AVENANT**

**à la convention du 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de  
Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de  
Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux  
d'extension de ce port**

-----  
L'an 1992, le 23 septembre,

Entre le secrétaire d'Etat aux transports routiers et flu-  
viaux, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation  
des présentes par une loi,

D'une part,

Et le maire de la ville de Strasbourg, agissant au nom de la-  
dite ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal en  
date du 29 juin 1992,

D'autre part,

Après avoir préalablement exposé que par un Accord signé  
à Strasbourg le 23 septembre 1992, le Gouvernement de la Républi-  
que Française et le Gouvernement du Land Bade-Wurtemberg sont con-  
venus :

- qu'afin de poursuivre les relations de coopération  
existantes entre les deux ports et dans le cadre de leurs statuts  
respectifs d'établissements publics, le port autonome de Stras-  
bourg sera représenté au conseil d'administration du port de Kehl  
à raison de 3 représentants désignés par le port autonome, et que  
le port de Kehl sera représenté au conseil d'administration du  
port autonome de Strasbourg à raison de 3 représentants désignés  
par le port de Kehl ;

- qu'un coordinateur pourra être désigné d'un commun accord  
par les conseils d'administration du port autonome de Strasbourg  
et du port de Kehl pour faciliter les relations de coopération en-  
tre les deux établissements portuaires ;

- que les modalités d'application de l'Accord ci-dessus mentionné pourront faire l'objet, en tant que de besoin, d'arrangements administratifs ou techniques entre les deux établissements portuaires avec l'accord préalable de leurs autorités de tutelle respectives ;

Il a été convenu ce qui suit :

Les parties sont convenues que la convention annexe de la loi du 26 avril 1924 relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port doit être complétée en son article 5 comme suit, par adjonction du 7 ci-après :

"7. Trois membres, représentants du port de Kehl, désignés par le port de Kehl".

Le début de l'article 5 doit, en conséquence, être modifié comme suit :

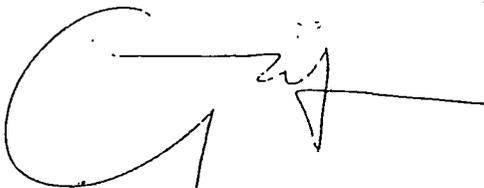
"Le conseil d'administration sera composé de vingt et un membres, savoir : ..."

Les Parties conviennent enfin que la validité du présent avenant cesse de plein droit en cas de dénonciation de l'Accord susmentionné du 23 septembre 1992.

  
Le secrétaire d'Etat  
aux transports routiers et fluviaux,

Georges SARRE

Le maire de Strasbourg,



Catherine TRAUTMANN

## Annexe n° 2

### L'ACTIVITÉ DU PORT AUTONOME DE STRASBOURG EN 1992

En 1992, le Port autonome de Strasbourg a enregistré un trafic total de 9,86 millions de tonnes. Par rapport à 1991, c'est la stabilité presque parfaite. Le total comprend, en effet, 9,77 millions de tonnes (- 0,3 %) de trafic rhénan et 87.000 tonnes (+ 41,7 %) de trafic lié à l'activité des canaux de la Marne au Rhin et du Rhône au Rhin.

La progression de 41,7 % enregistrée par les canaux reliant le Rhin au reste de l'Hexagone témoigne d'une forte poussée de la demande, en particulier sur l'axe Rhin/Rhône. Ce trafic porte à peine sur 90.000 tonnes, soit moins de 1 % du total. Mais il est sous-évalué du fait de méthodes statistiques ne prenant en compte les tonnages empruntant d'abord la voie internationale.

S'agissant du trafic rhénan, les graviers constituent toujours la première source d'activité avec 6,67 millions de tonnes (+ 4 %). On trouve ensuite les produits pétroliers avec 1,80 million de tonnes (- 19,1 %). Ces deux trafics représentent ainsi 85 % du total.

Derrière les deux premiers, aucun trafic n'atteint 0,5 million de tonnes. Ce sont, en effet, les céréales qui occupent la troisième place avec 470.418 tonnes (+ 11,3 %).

Les résultats 1992 confirment le fait que Strasbourg assure toujours l'essentiel de son activité fluviale avec des trafics dits traditionnels ou classiques pour ce mode de transport. Même si Strasbourg constitue une plate-forme logistique multimodale. Strasbourg est également un pôle non négligeable de trafics agroalimentaires (470.000 tonnes de céréales et les 306.000 de denrées alimentaires diverses). Enfin, les colis lourds et les conteneurs constituent aussi deux gisements d'activités à forte valeur ajoutée pour la communauté portuaire. Avec 91.000 tonnes en 1992, le poste incluant les colis lourds enregistre 4,2 % de progression.