



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

SYNDICAT MIXTE E-LOG'IN 4

(Département de la Moselle)

Exercices 2018 et suivants

Le présent document a été délibéré par la chambre le 6 novembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE.....	4
RAPPELS DU DROIT	6
PROCÉDURE.....	7
INTRODUCTION.....	8
1 LA RECONVERSION INABOUTIE DE LA ZAC (ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ) EUROPORT	10
1.1 La gestion opérationnelle du projet initial.....	10
1.1.1 Un projet initial ambitieux	10
1.1.2 Une concession d'aménagement au périmètre étendu	13
1.2 L'abandon du projet initial et ses conséquences	14
1.2.1 La baisse drastique du plan de financement.....	14
1.2.2 La réduction du périmètre d'intervention de l'aménageur.....	18
1.2.3 Le défaut de connexion avec les principales infrastructures de transport.....	21
1.2.3.1 Les routes	21
1.2.3.2 L'accès fluvial	22
1.2.3.3 Le réseau ferroviaire.....	22
1.2.3.4 L'aéroport.....	23
1.2.4 L'absence de transfert de propriété de parcelles soumises à des situations juridiques diverses	23
1.2.4.1 Le comblement du crassier par un bail de location	23
1.2.4.2 Des promesses synallagmatiques de vente toujours en suspens	25
1.2.4.3 Des pactes de préférence sans valeur juridique	27
1.3 Les raisons d'un échec	28
1.3.1 Des contraintes liées à la reconversion de la friche industrielle insuffisamment établies à l'origine du projet.....	28
1.3.1.1 Le recours préalable à une ingénierie.....	28
1.3.1.2 Des obligations contractuelles en matière de dépollution	29
1.3.2 Une stratégie cohérente au bénéfice de l'Europort qui a fait défaut	31
2 UN SYNDICAT QUI APPARAÎT COMME UNE COQUILLE VIDE	34
2.1 Des instances de gouvernance peu actives et des moyens humains et techniques, objets d'une mise à disposition irrégulière.....	34
2.1.1 Un syndicat doté de compétences qui ont évolué au cours de la période de contrôle	34
2.1.2 Des instances de gouvernance peu actives	36
2.1.2.1 L'évolution des membres du syndicat	36
2.1.2.2 Le fonctionnement du syndicat	38
2.1.2.3 Les indemnités de fonctions des élus	39
2.1.3 Une mise à disposition irrégulière de moyens humains et techniques par la communauté d'agglomération Portes de France- Thionville	39

2.2 Une situation financière aux volumes modestes en raison d'un aménagement de la friche concédé à un tiers	42
2.2.1 Des produits de gestion majoritairement issus des contributions des EPCI (établissements publics de coopération intercommunale)	42
2.2.2 Une évolution contrastée des dépenses de gestion.....	44
2.2.3 Des investissements délégués et partiellement autofinancés	45
2.2.4 Un endettement lié aux avances de trésorerie consenties à la Sodevam	46
ANNEXES.....	48
Annexe n° 1. Schéma de la zone portuaire de l'Europort	49
Annexe n° 2. Les études réalisées depuis la genèse du projet Europort	50

SYNTHÈSE

La chambre régionale des comptes Grand Est a contrôlé les comptes et la gestion du syndicat mixte ouvert E-log'in 4 pour les exercices 2018 et suivants.

Une reconversion de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Europort qui n'a pas abouti et un projet initial abandonné

Le syndicat a été créé dans le but de gérer la reconversion et l'aménagement de l'ancienne friche industrielle dite de l'Europort, pour le compte de six intercommunalités du nord du département de la Moselle. Le projet initial d'aménagement de la ZAC de l'Europort prévoyait la construction de bâtiments professionnels ainsi qu'un réseau d'accès multimodal. Ce réseau de transport reposait sur les capacités d'interconnexion à quatre moyens de transport (la route, les voies fluviales, le réseau ferroviaire, et l'aéroport). Ce projet d'aménagement ambitieux a été confié à la société de développement et d'aménagement de la Moselle (Sodevam).

L'ampleur du programme et le budget des opérations ont été profondément revus à la baisse dès 2017, ces évolutions n'ayant été entérinées par un avenant au contrat de concession qu'en 2022, lequel a définitivement mis fin au projet initial. Le syndicat a renoncé à la construction de bâtiments et à l'aménagement d'infrastructures de transport. De même, une grande part de la rémunération de l'aménageur, qui résidait notamment dans les recettes issues des contrats de location, a été supprimée en raison de la décision de ne livrer que des parcelles nues, sans construction associée. Le plan de financement modifié a également écarté l'idée d'une participation publique au projet.

Alors que le projet initial de l'opération d'aménagement résidait dans la construction de bâtiments et d'infrastructures de transport dans l'optique d'une livraison de parcelles aménagées « clés en mains » aux futurs preneurs, l'aménageur a donc été cantonné à un rôle de réalisation d'études préalables et d'infrastructures de connexion routières. Dès 2020, des promesses synallagmatiques de vente et des pactes de préférence ont été signés par la Sodevam sur les différentes parcelles de l'Europort. Plus de 10 ans après la création du syndicat, aucune cession n'a toutefois été réalisée.

Un syndicat sans moyens propres, sans stratégie et sans résultats

L'opération d'aménagement est entièrement déléguée et les finances du syndicat sont, pour une grande partie, dévolues au paiement des charges du personnel et des indemnités des élus. La section d'investissement est également peu mouvementée dans la mesure où les seules dépenses d'investissement réalisées directement au bénéfice de la ZAC par le syndicat résident dans les avances de trésorerie consenties à l'aménageur, à hauteur d'1,4 M€ au total.

De plus, la chambre observe que la mise à disposition de moyens humains et techniques par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville au bénéfice du syndicat ne respecte ni les conditions prévues par le décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux, ni les conditions prévues par l'article L. 5721-9 du CGCT relatif à la mise à disposition de services d'une collectivité au profit d'un syndicat mixte. La chambre rappelle ainsi au syndicat la nécessité de se mettre en conformité avec la réglementation par la

conclusion de deux conventions de mise à disposition, l'une portant sur la mise à disposition de services et l'autre portant sur la mise à disposition de personnel.

Enfin, le syndicat E-log'in 4 a échoué, en 2018, à obtenir la subdélégation du port public puis, en 2024, la gestion du port privé, ce qui l'empêche de mettre en œuvre une vision globale cohérente pour le port de Thionville-Illange. Le syndicat apparaît donc comme une coquille vide, faute de moyens propres, de stratégie et de résultats.

RAPPELS DU DROIT

Rappel du droit n° 1 : Mettre en conformité la mise à disposition de moyens humains par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville :

- concernant les cinq agents mis à disposition du syndicat à titre permanent par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville : s'assurer de l'existence des arrêtés individuels de mise à disposition ainsi que d'une convention de mise à disposition, conformément au décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 ;

- concernant les services temporaires accordés ponctuellement au syndicat par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville : conclure une convention de mise à disposition de services, conformément à l'article L. 5721-9 du CGCT (code général des collectivités territoriales).

Rappel du droit n° 2 : Transmettre une fois par an au président du syndicat un tableau récapitulatif des heures effectuées pour le compte du syndicat par les agents de la communauté d'agglomération, ainsi que le volume correspondant en ETPT (équivalent temps plein travaillé), ainsi que le prévoit la convention de mutualisation.

PROCÉDURE

En application des articles L. 211-3 et L. 211-4 du code des juridictions financières, le contrôle des comptes et de la gestion du syndicat mixte ouvert E-log'in 4 a porté sur les exercices 2018 et suivants.

La lettre d'ouverture du contrôle a été adressée le 21 décembre 2023 au président du syndicat, unique ordonnateur en fonctions au cours de la période contrôlée. L'entretien d'ouverture s'est tenu le 23 janvier 2024 avec l'ordonnateur.

L'entretien précédant les observations provisoires, prévu par l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, a eu lieu le 17 mai 2024 avec ce même ordonnateur.

Le rapport d'observations provisoires a été transmis à l'ordonnateur le 19 août 2024, ainsi que des extraits à des tiers mis en cause. Après avoir examiné les réponses reçues, la chambre a arrêté ses observations définitives le 6 novembre 2024. Elles portent sur la reconversion de la friche industrielle, la gouvernance et la situation financière.

INTRODUCTION

Le syndicat mixte ouvert E-log'in 4 a été créé le 8 janvier 2014. Dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté (dite de l'Europort), il a pour objet la création, l'aménagement, la gestion et le développement d'un espace portuaire jouté par un port public et un port privé. (Cf. carte Annexe 1)¹. La dénomination du syndicat fait référence à son objet : le « E » rappelle la ZAC de l'Europort, le « log » et le « in » renvoient à l'objet logistique et industriel et le chiffre « 4 » évoque les quatre moyens de transport initialement prévus sur le site. Les membres du syndicat mixte sont la région Grand Est et les sept intercommunalités du nord mosellan : les communautés d'agglomération Portes de France-Thionville et du Val de Fensch, les communautés de communes de l'Arc Mosellan, de Cattenom et Environs, du Pays Haut Val d'Alzette, du Bouzonvillois Trois Frontières et des Rives de Moselle.

La plateforme multimodale E-log'in 4 a pour vocation d'accueillir des activités logistiques et industrielles en vue de constituer une plateforme trimodale de production, transformation, assemblage et distribution. Le site figure sur la liste des 78 terrains « clés en mains » pour des projets industriels publiée en juillet 2020 par les services de l'État². À ce titre, il dispose d'un référencement d'envergure nationale en tant que friche ouverte à l'investissement public ou privé à même d'accueillir un projet de reconversion par l'activité économique. L'opération envisagée (elle n'est pour l'heure qu'un projet) s'étend sur un périmètre situé sur les communes de Thionville, Illange, Uckange et Florange. Selon le rapport d'activité 2022, la ZAC existante couvre une surface de 203 hectares correspondant à un potentiel de 135 hectares cessibles pour 300 000 à 500 000 m² de surface de plancher destinés à des bâtiments industriels et logistiques.

Les terrains étant autrefois la propriété d'un groupe sidérurgique, il a été décidé de recourir à l'établissement public foncier lorrain (EPFL), devenu établissement public foncier du Grand Est (EPFGE), pour en effectuer le portage foncier dans un cadre conventionnel avec la société de développement et d'aménagement de la Moselle (Sodevam), chargée de l'aménagement du site et de la prospection afin de céder ou louer les parcelles.

Le projet d'aménagement initial s'inscrit également dans le cadre du développement économique du territoire et se décline en plusieurs objectifs dont celui de la création d'emplois répondant à la demande locale, le renforcement de l'attractivité du port de Thionville-Illange et la prise en compte du développement durable par une requalification des friches industrielles et la préservation de certains espaces à haute valeur environnementale.

¹ Les parcelles dont le syndicat est chargé de la reconversion sont identifiées comme les sites du Gassion, du Crassier, du Parc à fonte et de Sopcillage dans l'Annexe 1.

² Source : *Dataviz Sites Clés en Main*, lancée par Business France et la Banque des territoires, appuyés par la direction générale des entreprises et par l'Agence nationale de la cohésion des territoires.

Le territoire projet de la plateforme multimodale se situe dans le lit moyen de la Moselle entre les villes d'Uckange et de Thionville. Ce territoire anthropisé représente une friche industrielle dont certaines parcelles ont une quarantaine d'années. En effet, ces espaces correspondent au site des anciennes usines de Thionville (cokerie et port) et d'Uckange (môle Sopcillage, zone du crassier, parc à fonte). Ce passé industriel est à l'origine de pollutions des sols. La fin des activités a entraîné une suppression des structures, et la végétation qui s'y est développée est désormais au stade de friches arborées. Le principal propriétaire de la zone était un groupe sidérurgique qui disposait *via* ses différentes filiales des secteurs du Gassion, de Sopcillage, de la zone du Crassier et du Parc à Fonte. Il se situe sur l'inventaire des friches cartographié par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema, outil cartofriches).

Le syndicat a confié au gestionnaire, la société de développement et d'aménagement de la Moselle (Sodevam), la concession de l'aménagement du site, dans le cadre d'un contrat global de constructions d'infrastructures, de remise en état et de prospection afin de céder ou louer les parcelles.

1 LA RECONVERSION INABOUTIE DE LA ZAC (ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ) EUROPORT

1.1 La gestion opérationnelle du projet initial

1.1.1 Un projet initial ambitieux

Le projet Europort a pour objectif de constituer une plateforme portuaire et logistique quadrimodale. Il s'agit de créer un site bénéficiant d'une intermodalité, comprenant des activités portuaires, ferroviaires, logistiques et également des activités de transformations, d'assemblage, voire de production, utilisant les infrastructures de transport.

Le projet de reconversion concerne un périmètre situé sur les communes de Thionville, Illange, Uckange et Florange. Le périmètre de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Europort Lorraine s'étend sur 203 hectares sur la rive gauche du canal de la Moselle entre Uckange et Thionville et s'inscrit au sein de l'espace portuaire industriel du port de Thionville-Illange. Seules les communautés d'agglomération Portes de France-Thionville et du Val de Fensch (sur les sept que compte le syndicat) sont concernées par des opérations de reconversion touchant directement leur territoire.

La force du projet initial réside dans la capacité de connexion du site vis-à-vis des moyens de transport ferroviaire, aéroportuaire, fluvial et routier/autoroutier.

Carte n° 1 : Les parcelles de la zone d'aménagement concerté



Source : E-log'in 4

La ZAC couvre une surface correspondant à un potentiel de 135 hectares cessibles, soit 300 000 à 500 000 m² de surface de plancher dont 80 % étaient destinés à la construction de bâtiments logistiques. Selon le dossier de réalisation de la ZAC, l'objectif initial était de dédier 58 % des surfaces cessibles à la construction de bâtiments logistiques et industriels. Le reste des surfaces se destinait à recevoir un terminal conteneur, une zone portuaire et une zone de services. Les surfaces non cessibles le sont :

- soit en raison de la pollution qui y est présente, comme dans le cas du crassier ;
- soit en raison de la préservation d'espèces protégées, comme pour la parcelle située au bout du secteur Sopcillage et la parcelle située entre le secteur Fensch et le Gassion, lesquelles ont été sanctuarisées dans le cadre d'un arrêté préfectoral du 12 février 2020, puis dans le cadre de l'arrêté préfectoral unique du 27 juin 2022.

Le site regroupe trois entités :

- les emprises du syndicat mixte comprenant les parcelles de la ZAC Europort dont la jouissance a été transférée à la Sodevam par l'EPFGE ;
- les installations portuaires du port privé que le propriétaire concède à GEPOR³ ;
- enfin, au centre du site, se trouvent les emprises du port public qui sont la propriété du syndicat mixte ouvert des ports lorrains⁴.

Le programme global des constructions prévoit un phasage opérationnel établi comme suit au sein du contrat de concession :

- phase 1 - Secteur Lâches : réalisation des voiries d'accès, aménagement de parcelles pour deux bâtiments de 15 000 m², aménagement d'une parcelle pour un bâtiment de 45 000 m², aménagement d'une parcelle pour un premier bâtiment de 15 000 m² et un second de 30 000 m² ; finalisation des études opérationnelles avec optimisation du réseau ferroviaire et restructuration du réseau routier ;
- phase 2 - Secteur Sopcillage : aménagement et équipement ferroviaire de la plateforme (nouvel aiguillage) ;
- phase 3 - Secteur parc à fonte Sud : développement d'une offre de service tout public dépassant la thématique portuaire ;
- phase 4 - Secteur parc à fonte Nord : aménagement du foncier.

La commercialisation des parcelles aurait dû débuter dès le quatrième trimestre 2015.

Le projet initial compte 10 grands secteurs d'emprises pouvant accueillir des activités. Les surfaces sont dévolues, selon les zones, à des locaux d'activités portuaires, de logistique, d'équipement, de distribution, de restauration/hôtels, de bureaux, voire de production et de services aux entreprises. Toutes ces activités sont considérées comme nécessaires au bon fonctionnement d'activités portuaires et multimodales.

³ Société par actions simplifiée exploitant le port privé depuis 47 ans.

⁴ Créé en 2018, le syndicat mixte ouvert (SMO) des ports lorrains est chargé de la gestion et du développement de neuf ports fluviaux. Ses membres sont la région Grand Est et Voies navigables de France.

Tableau n° 1 : Programme des équipements publics – Zone Europort

Secteurs opérationnels (en M€)	Total travaux VRD* et paysagers
1. Secteur parc à fonte	16,46
Terminal ferroviaire	10,27
Voirie - voies ferrées	4,85
Giratoire accès	0,35
Contraintes géotechniques, pollution et mesures environnementales	1
2. Secteur crassier	4,21
Voirie accès (via RD 953)	1,63
Voirie secteur 1	1,18
Voirie secteur 2	0,40
Contraintes géotechniques, pollution et mesures environnementales	1
3. Secteur SOPCillange	16,20
Terminal	12,20
Contraintes géotechniques, pollution et mesures environnementales	4
4. Secteur Gassion	49,84
Secteur nord	1,15
Secteur accès RD953 (pregate, parking, etc.)	2,93
Liaison Nord/Sud	3,40
Secteur Fensch / Stelzklop	0,93
Réseau ferré	1,43
Contraintes géotechniques, pollution et mesures environnementales	6
Construction bâtiments	34
TOTAL GÉNÉRAL	86,71

Source : Sodevam - Dossier de réalisation de la ZAC (2016)
Voirie et réseaux divers (VRD)

Les infrastructures routières prévues dans le projet initial comprenaient la réalisation de trois giratoires afin d'opérer la liaison avec la route départementale 953.

La desserte fluviale de la ZAC, préexistante au projet⁵ avait vocation à être complétée par l'allongement des quais et par la création de zones de transbordement.

Pour assurer la desserte ferroviaire, le raccordement sur le réseau ferré national devait être réalisé à partir d'une Installation Terminale Embranchée (ITE) en opérant la réutilisation

⁵ Les canaux sont dragués régulièrement par les Voies navigables de France.

(avec remise en état) de l'ancien ITE des hauts fourneaux réunis de Saulnes et d'Uckange (HFRSU).

En phase d'exploitation, les parcelles commercialisables de la ZAC Europort devaient permettre d'embaucher environ 1 450 emplois directs dont notamment :

- 20 emplois sur les terminaux à conteneurs ;
- 1 100 emplois sur la logistique attenante ;
- 200 emplois sur les zones portuaires connexes.

Le projet de l'Europort Lorraine intègre dans son fonctionnement logistique les installations portuaires existantes sur le canal de la Moselle, à savoir le port public de Thionville-Illange géré par Camifemo (7^{ème} port fluvial français et 1^{er} port pour le transport des métaux) et le port minéralier privé de Gepor. Aussi, le projet initial n'omettait pas la possibilité pour le syndicat mixte Europort d'obtenir une subdélégation du port public et de postuler à la gestion du port privé. Le contrat de concession précise à ce titre, au sein du programme prévisionnel des équipements publics, qu'il existe une « *volonté de mutualiser à terme les infrastructures des trois entités portuaires* ».

Le projet initial avait donc vocation à aménager des parcelles afin de les céder ou de les louer « clés en main » aux futurs preneurs.

1.1.2 Une concession d'aménagement au périmètre étendu

La concession d'aménagement a été conclue le 1^{er} janvier 2015 pour une durée de 15 ans. La Sodevam a été retenue par le syndicat, à la suite d'une procédure de mise en concurrence, avalisée le 18 décembre 2014 par délibération du syndicat.

La convention de mise à disposition des biens est conclue entre l'EPFGE, la Sodevam et le syndicat. L'EPFGE met à disposition de la Sodevam, à titre gratuit, les parcelles de l'Europort. Ce transfert de jouissance et de gestion entraîne une subrogation de la Sodevam dans tous les droits et obligations de l'EPFGE. La convention est conclue « *jusqu'à la date de rachat des biens par le syndicat ou tout autre acquéreur* ». Le portage foncier opéré par l'EPFGE court quant à lui jusqu'au 30 juin 2025, date à partir de laquelle se posera la question de son renouvellement (il a déjà été prorogé une fois en 2020).

La Sodevam est chargée de réaliser l'aménagement complet de la zone, à savoir l'élaboration du dossier de réalisation, la réalisation des différents équipements secondaires et tertiaires (voirie et réseaux divers), la conduite des études opérationnelles et enfin la promotion de la zone en prospectant les entreprises et en commercialisant les parcelles.

La rémunération de la Sodevam se divise en plusieurs composantes :

- une part forfaitaire de 600 000 € dont l'assiette consiste en 75 000 € par an sur huit ans ;
- 2 % de rémunération sur acquisitions ;
- 2 % de rémunération sur conduite d'opérations (missions de suivi technique relatives à la réalisation des travaux d'aménagement hors foncier, frais financiers et rémunération) ;

- 1,5 % de rémunération sur commercialisation au 31 décembre 2022⁶. Cette rémunération ne se recoupe pas avec l'imputation des dépenses payées aux tiers⁷ ;
- 50 000 € de rémunération sur liquidation. À l'expiration du contrat de concession, la somme évoquée sera directement imputée par l'aménageur. Cette rémunération ne comprend pas les frais d'élaboration des divers plans et documents nécessaires à la liquidation ;
- 10 % de rémunération sur le boni d'opération (contre 90 % pour le concédant).

La Sodevam peut imputer ses charges de fonctionnement directement au bilan de l'opération. Cette imputation forfaitaire représente sa rémunération. Les coûts directement affectables sont imputés à l'opération tandis que « *les coûts non directement affectables sont imputés annuellement selon une clé de répartition objective établissant le pourcentage de l'activité de la structure générée par l'opération*⁸ ».

Ces charges comprennent les coûts de direction générale de l'aménageur Sodevam ainsi que ses coûts d'administration générale, les dotations aux amortissements et provisions mais également les charges exceptionnelles et les coûts financiers liés au besoin en fonds de roulement.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le projet initial de l'opération d'aménagement prévoyait la construction de bâtiments et d'infrastructures de transport dans l'optique d'une livraison de parcelles aménagées « clés en mains » aux futurs preneurs. La compétence de l'aménagement de la ZAC a été intégralement concédée à la Sodevam depuis la naissance du syndicat.

1.2 L'abandon du projet initial et ses conséquences

1.2.1 La baisse drastique du plan de financement

Le budget initial de l'opération s'établit à hauteur de :

- 98 975 000 € en recettes ;
- 98 974 000 € en dépenses ;
- 1 000 € en résultat.

⁶ Le projet initial prévoyait une rémunération de 2 % sur ce point, l'avenant au contrat de 2022 est revenu sur cette rémunération.

⁷ Initialement, cette rémunération pouvait être versée *via* l'imputation d'une somme de 2 % non seulement sur les montants fixés dans les actes de cessions mais aussi sur les montants des locations à long terme, les loyers des baux emphytéotiques ou à construction étant pris pour leur valeur capitalisée à la signature du bail.

⁸ Article 8.1.1, contrat de concession de l'Europort signé le 22 décembre 2014.

Le bilan prévisionnel qui suit présente le plan de financement initial de la ZAC, tel qu'il ressort du dossier de réalisation produit en 2016 par la Sodevam :

Tableau n° 2 : Bilan prévisionnel et échéancier de trésorerie (en M€)

Nature	Dépenses	Nature	Recettes
Acquisitions foncières et frais d'acquisitions	5 975	Cessions de foncier	10 075
Ingénierie (dont honoraires de maîtrise d'œuvre)	1 613	Contributions publiques	24 000
Travaux	84 584	Recettes diverses ⁹	64 900
Frais d'opération	235 000		
Frais financiers	2 262		
Rémunération	4 304		
TOTAL	98 974	TOTAL	98 975

Source : E-log'in 4 - Dossier de réalisation (2016)

Néanmoins, dès 2017, le bilan financier prévisionnel est fortement revu à la baisse, ce qui apparaît clairement dans les comptes-rendus annuels (CRAC) adressés par l'aménageur au syndicat mixte :

Tableau n° 3 : Actualisation du bilan financier prévisionnel de l'opération (hors taxes en M€)

Document	Dépenses	Recettes
Contrat de concession	98 765 000	98 780 000
Dossier de création de la ZAC	98 974 000	98 975 000
CRAC 2015	98 974 000	98 975 000
CRAC 2016	98 936 000	98 975 000
CRAC 2017	21 428 000	21 428 000
CRAC 2020	18 530 000	18 530 000
CRAC 2021	18 530 000	18 530 000
CRAC 2022	20 139 000	20 139 000

Source : dossier de création et comptes rendus annuels d'activité de la Sodevam

⁹ Ce poste correspond aux recettes de location.

Les recettes et dépenses s'établissent à 20 139 000 € dans le bilan prévisionnel présenté dans le CRAC 2022, au lieu des presque 99 000 000 € prévus initialement, ce qui représente une diminution de près de 80 %.

Malgré cette évolution notable, un avenant au contrat de concession initial n'a été signé qu'en 2022. Ce dernier a formalisé l'actualisation du bilan prévisionnel et du programme des équipements. Il a également supprimé une mission du syndicat, celle consistant à réaliser son opération en lien avec le déploiement des fourneaux d'U4.

Sur le plan purement financier, cet avenant a eu deux conséquences principales :

- l'avenant revient sur le principe de la participation publique au projet. En effet, le contrat initial prévoyait une contribution publique globale de 20,4 M€ (sans que celle-ci ait été détaillée entre participation et autres subventions) ainsi qu'une contribution privée à l'aménagement du terminal ferroviaire du parc à fonte de 3,5 M€. La réorientation programmatique conduit à supprimer ces deux contributions. Les prix de cession doivent désormais intégrer une marge prévisionnelle sur le coût de revient assurant l'équilibre de l'opération. ;
- les deux parties devront se rapprocher et étudier les conditions de préservation de l'équilibre du bilan et l'éventualité d'une participation « *complément de prix* » afin de compenser l'insuffisance de produit, dans l'hypothèse d'un produit des cessions de terrains inférieur à un montant total de 17,5 M€. Par ailleurs, les bilans prévisionnels établis par la Sodevam pour assurer l'équilibre financier de l'opération reposent sur une estimation du coût des travaux de 7,4 M€. Si les travaux réalisés sont d'un coût supérieur, les deux parties doivent se concerter pour étudier les conditions de préservation de l'équilibre du bilan.

Les acquisitions foncières, études et travaux doivent être désormais exclusivement financés par le produit des cessions et par des subventions.

Concernant les financements publics, une subvention a été octroyée au titre du fonds friches relevant du plan France Relance. Elle a été attribuée le 18 août 2022 pour un montant de 2,1 M€. D'autres financements ont été demandés et n'ont pas été obtenus¹⁰.

Le plan de financement révisé arrêté au 31 décembre 2022 actualise à la baisse les missions de travaux ainsi que la rémunération de l'aménageur. De plus, il n'est plus prévu que ce dernier loue des parcelles, ce qui diminue d'autant les recettes de l'opération.

¹⁰ Connecting Europe Facility ; CEF transport 2014 ; Pacte Lorraine 2015 ; Connecting Europe Facility ; (CEF) transport 2016 ; Recyclage foncier fonds friches 2021.

Tableau n° 4 : Plan de financement au 31 décembre 2022

Charges	Montant en €	Ressources	Montant en €
Acquisitions foncières	6 667 000	Cessions	17 558 000
Déconstruction ¹¹	0	Subventions	2 581 000 ¹²
Ingénierie	1 651 000		
Travaux y compris dépollution	9 785 000		
Frais divers	390 000		
Frais financiers	255 000		
Rémunération de l'aménageur	1 391 000		
Total	20 139 000	Total	20 139 000

Source : E-log'in 4

L'avenant réduit drastiquement les investissements prévus. Il n'est plus question de construire des bâtiments et des équipements, mais de commercialiser des espaces qui accueilleront les projets de construction des preneurs.

L'ordonnateur précise que c'est le syndicat qui a souhaité entrer dans une phase de refonte du projet du fait de l'inadéquation de la stratégie initiale avec les volontés des investisseurs. Le modèle d'amodiation des terrains de la ZAC a également été abandonné car aucun industriel n'a souhaité investir sur un terrain sans bénéficier de la propriété foncière¹³.

Les recettes de l'opération, qui devaient être issues du produit des cessions et des locations ainsi que de subventions et de participations publiques, ne sont plus constituées que de subventions et du produit des cessions. La location des parcelles n'étant plus envisagée, l'ensemble des parcelles sont destinées à être cédées.

Les prix fonciers¹⁴ prévus au contrat initial étaient fixés à hauteur de :

- 20 € HT par m², pour les cessions ;
- 40 € HT par m², pour la location de bâtiments ;
- 10 € HT par m², pour la location du terminal.

¹¹ La déconstruction d'un ouvrage d'art désaffecté surplombant la RD 953 sera réalisée et pris en charge par l'EPFGE dans le cadre de sa mission d'accompagnement de la reconversion de friches. Les dépenses correspondantes n'apparaissent pas au bilan de la ZAC.

¹² Le montant de subvention envisagé au bilan est supérieur au montant obtenu dans le cadre du fonds friches. Il s'agit de subventions à mobiliser en cas d'aléas liés à la pollution ou à d'autres contraintes particulières.

¹³ Les futurs acquéreurs prendront à leur charge les aménagements suivant leurs desideratas.

¹⁴ Les dépenses d'acquisition de la totalité de la ZAC sont ramenées au mètre carré de terrain cessible et proratisées en fonction de la surface cessible de chaque secteur. Ainsi, le coût d'acquisition du crassier et des terrains non exploitables est compris dans les prix de vente des emprises cessibles.

Tableau n° 5 : Situation financière du projet d'aménagement de l'Europort au 31 décembre 2022

Les montants sont indiqués en milliers d'euros	Prévision d'origine	Nouvelle prévision	Réalisé	À réaliser	Taux de réalisation du projet actualisé (%)
Recettes	98,8	20,1	2,1	18	11
Dépenses	98,8	20,1	2,9	17,2	15
Valeur des équipements publics	83	9,8	0,6	9,2	6
Participations/subventions	20,3	2,6	2,1	0,5	83
Frais financiers	2,5	0,3	0,1	0,1	42

Source : compte rendu annuel d'activité 2022 (Sodevam)

D'une part, le rapport entre la valeur des équipements publics et le total des surfaces à aménager était de 44 € du mètre carré en moyenne. Or, la nouvelle prévision du CRAC 2018 a établi le prix du mètre carré à 0,005 €, puis à 4,6 € au CRAC 2021.

D'autre part, entre 2018 et 2022, le taux d'avancement pour les dépenses est passé de 7,6 % à 9 % ; pour les recettes, ce taux est demeuré à 0 %, aucune vente n'ayant été faite. Le volet construction immobilière a été abandonné et le rôle de l'aménageur cantonné à la réalisation d'études et de travaux de voirie et réseaux divers (VRD). L'abandon du projet initial conduit à une diminution importante du programme des équipements ainsi que du plan de financement.

En conclusion, la chambre observe que le projet initial a été radicalement revu à la baisse en cours d'exécution, ce qui a profondément modifié son économie et diminué son envergure.

1.2.2 La réduction du périmètre d'intervention de l'aménageur

Les acquisitions ont été opérées par l'EPFGE pour le compte du syndicat sur les terrains d'assiette de la ZAC le 13 novembre 2014, pour un coût de 6,8 M€. Cette acquisition fait suite à la signature d'une convention de veille active et de maîtrise foncière opérationnelle qui confie à l'EPFGE le portage foncier de l'opération.

Le projet révisé prévoit aujourd'hui l'aménagement et la desserte des réseaux d'emprises foncières ayant pour vocation exclusive d'être cédées. Les fonciers à céder intègrent les équipements portuaires et ferroviaires préexistants. Par conséquent, si le projet initial prévoyait d'aménager des parcelles conformément à une destination industrielle et logistique dans le but de livrer des parcelles directement exploitables par les preneurs, le projet révisé n'envisage les constructions sur les parcelles qu'après la commercialisation de ces dernières par l'aménageur.

Lors de la réunion de lancement opérationnel de la réalisation de la ZAC, en 2015, il était envisagé de faire de l'Europort un terminal ferroviaire transcontinental Chine - Europe. Aucun engagement formel n'a été pris en ce sens et l'ensemble sous douane n'a pas été mis en place. Il s'agissait pourtant d'un axe structurant pour la ZAC.

Les surfaces à aménager sont toujours estimées à 1 850 110 m² mais le total des surfaces cessibles a augmenté.

Tableau n° 6 : Données physiques prévisionnelles

Objet	Prévision d'origine	Nouvelle prévision	Réalisé	À réaliser
Surfaces à aménager (en mètres carrés)	1 850 110	1 850 110	0	1 850 110
Surfaces cessibles (en mètres carrés)	970 000	1 301 881	0	1 301 881
Constructibilité (en mètres carrés)	300 000	549 100	0	549 100

Source : Sodevam - Compte rendu annuel d'activité 2022

L'accès par un giratoire au Nord de la ZAC a été remis en cause suite aux discussions avec le conseil départemental de la Moselle.

Les terrains cédés seront dotés d'un aménagement primaire comprenant l'arrivée des fluides (électricité, eau, gaz), la reprise des effluents et un accès routier.

Depuis 2014, le seul aménagement qui a été réalisé est une route d'accès entre la route départementale et le secteur Fensch.

Parmi les principaux travaux prévus puis abandonnés suite à la révision du projet figurent les travaux sur le réseau SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français), sur les parties ferrées de l'ensemble de la ZAC ainsi que sur le terminal ferroviaire (les différentes parcelles de la ZAC peuvent toujours être raccordées sur l'installation terminale embranchée du port public, toutefois les dessertes ferroviaires internes devront être construites par les acquéreurs) ; la construction de bâtiments ; la desserte interne des secteurs Crassier, Sopcillage, Gassion, Parc à fonte ; la construction de bâtiments destinés à la location ; les travaux de réfection de la voirie Nord-Sud ; les préparations ou opérations de dépollution à l'intérieur des terrains cédés ; les contrôles d'accès, la signalisation, les portails et clôtures.

La trésorerie du projet a été déficitaire durant la majeure partie de la période de contrôle. Ainsi, le solde de trésorerie du projet s'établissait à - 424 000 € au 31 décembre 2018, - 582 000 € au 31 décembre 2020 et - 940 000 € au 31 décembre 2021. Il n'est redevenu positif qu'en 2022, atteignant 89 000 € au 31 décembre 2022.

Malgré les dispositions de la concession d'aménagement conclue en 2015 dont l'article 8 prévoit que « l'aménageur assumera les risques financiers de l'opération d'aménagement », la Sodevam a sollicité dès 2018 une avance du syndicat. La chambre relève ainsi que les risques financiers assumés par l'aménageur sont très limités, en dépit des stipulations du contrat de concession. L'avenant au contrat conclu en 2022 a encore diminué lesdits risques en prévoyant une rémunération « complément de prix » en cas de produits de cession ne permettant pas d'atteindre l'équilibre financier (cf. supra).

Le syndicat a délibéré en 2018 pour verser à la Sodevam une première avance d'un montant d'1 M€ permettant de couvrir une partie de ce déficit, puis en 2022 pour effectuer une seconde avance d'un montant de 400 000 €. La Sodevam a également abondé la trésorerie de l'opération grâce à la subvention du fonds friches de 2,1 M€, dont 639 000 € d'acompte versés en 2022.

Il était en effet prévu que la Sodevam porte les dépenses de l'opération mais ces dépenses devaient être compensées par des recettes dès 2017. Ces recettes, qui devaient notamment provenir de subventions, n'ont jamais été perçues par l'aménageur.

Selon le CRAC 2021, un emprunt est nécessaire pour assurer les travaux en 2022. Or « *en l'absence de garantie possible pour le syndicat, et d'hypothèque possible sur les terrains, d'autres garanties devront être trouvées* ».

La chambre observe néanmoins que la révision du programme des opérations a entraîné une hausse de la rémunération de l'aménageur : en effet, le CRAC 2022 évalue cette part à 7 % (soit 1,4 M€ sur 20 M€) alors que le plan de financement du dossier de réalisation l'évaluait à 4,6 % (soit 4,6 M€ sur 98 M€).

La chambre relève par ailleurs que l'avenant conclu le 11 mars 2022 a conduit à introduire de nouvelles conditions qui auraient pu attirer davantage d'opérateurs économiques, permettre l'admission d'autres opérateurs économiques ou permettre le choix d'une autre offre. Or, l'article 55 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession dispose que : « *les conditions dans lesquelles un contrat de concession peut être modifié en cours d'exécution sans nouvelle procédure de mise en concurrence sont fixées par voie réglementaire. Ces modifications ne peuvent changer la nature globale du contrat de concession* ». De plus, l'article L. 3135-1 du code de la commande publique ne permet des modifications du contrat de concession sans nouvelle procédure de mise en concurrence qu'aux conditions que celles-ci soient non substantielles et de faible montant. Une modification substantielle est susceptible de fausser *a posteriori* les conditions de la mise en concurrence qui ont donné lieu à la conclusion du contrat ainsi modifié.

À deux reprises, le Conseil d'État a jugé que la réduction du périmètre d'un contrat avait conduit à une modification substantielle qui aurait pu permettre à davantage d'entreprises de candidater. Dans le premier cas, il s'agissait d'une concession d'exploitation de stationnement limitée par avenant au stationnement sur voirie, alors que le contrat initial prévoyait en outre l'exploitation de sept parcs hors voirie¹⁵. Dans le même sens, à la suite de l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Conseil d'État a rendu un avis s'opposant à la modification du contrat de concession qui avait confié à l'opérateur économique l'exploitation de l'aéroport existant, ainsi que la construction et l'exploitation du nouvel aéroport. Il a estimé que le périmètre du contrat ne pouvait être réduit à l'exploitation de l'aéroport existant, car la procédure de mise en concurrence aurait alors pu attirer davantage de candidats¹⁶.

En l'espèce, la réduction du périmètre du contrat pourrait être considérée comme une révision significative et substantielle, le bilan financier prévisionnel de l'opération ayant été quasiment divisé par cinq et les caractéristiques du projet ayant totalement modifié la nature de la mission de l'aménageur.

En vertu de la concession d'aménagement, l'aménageur s'engage à fournir chaque année un compte rendu annuel d'activité (CRAC) au syndicat, ce qu'il a fait chaque année. Or, si la Sodevam a bien adressé tous les CRAC au syndicat, celui-ci n'a pas présenté au comité exécutif les CRAC 2018 et 2019. De surcroît, les CRAC 2020 et 2021 ont tous deux été présentés durant l'année 2022 au comité exécutif. De fait, entre 2019 et 2022, aucun CRAC n'a été présenté devant le comité, alors même que la Sodevam a fourni ces documents. L'ordonnateur précise que « *les projets de CRAC 2018 et 2019 transmis par le concessionnaire*

¹⁵ Conseil d'État, 15 novembre 2017, SEMEPA, n° 409.728.

¹⁶ Conseil d'État, 26 avril 2018, n° 394.398.

se basant sur le programme initial d'opération en pleine refonte, il n'a pas jugé adapté de présenter au vote du comité syndical des documents ne reflétant pas la réalité de l'opération ».

L'aménageur s'engage également à produire un compte rendu de suivi trimestriel. Ces comptes rendus ont bien été transmis au syndicat.

Le calendrier initial annexé au contrat de concession envisageait la commercialisation des parcelles dès la fin de l'année 2015. Au terme du contrat de concession, cette obligation est à la charge de l'aménageur. Or, à la fin du premier semestre 2024, aucune cession n'était intervenue. À ce titre, au point 6.1.1 du contrat de concession, il est précisé que « *l'aménageur sera tenu de réaliser, sous sa propre maîtrise d'ouvrage, tous les travaux (...) en conformité avec le bilan prévisionnel de l'opération* ». Ce calendrier n'ayant jamais été actualisé, alors que le programme des équipements et le bilan prévisionnel l'ont été en 2022 par avenant, et celui-ci étant devenu parfaitement caduc, il est nécessaire qu'il fasse l'objet d'un réexamen.

Fin 2022, les dépenses globales du projet mené par la Sodevam s'élevaient à 2,9 M€, soit 14,4 % des dépenses envisagées par le projet révisé de l'opération, dont 900 000 € d'ingénierie de projet. Les travaux d'aménagement des routes réalisés représentent 586 000 €. À la même date, la Sodevam avait d'ores et déjà comptabilisé en stocks plus de la moitié de sa rémunération, comprenant notamment la totalité de la part forfaitaire de 75 000 € par an sur huit ans (600 000 €).

La commercialisation des parcelles a été notablement retardée par rapport au programme prévisionnel annexé au contrat de concession. Dès lors, la révision du calendrier de commercialisation apparaît nécessaire.

1.2.3 Le défaut de connexion avec les principales infrastructures de transport

Un des atouts du projet de la ZAC Europort résidait dans ses perspectives de connexion avec les réseaux ferroviaires, routiers, fluviaux et aéroportuaires.

Initialement, il était envisagé de produire un nombre important d'infrastructures dont notamment un réseau ferroviaire (3 600 mètres linéaires), des voiries (7 400 mètres linéaires), des quais (1 250 mètres linéaires), des réseaux divers et des aménagements hydrauliques et paysagers.

1.2.3.1 Les routes

L'Europort devait être connecté à la route départementale (RD 953) grâce à trois giratoires :

- le giratoire sud devait être le premier créé, et faire usage d'entrée provisoire tant que l'entrée principale n'était pas réalisée au nord. À terme, il devait être fermé en exploitation courante mais maintenu uniquement en tant qu'accès de secours ;
- le giratoire nord, réalisé sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de la Moselle, devait être, à terme, le point d'accès principal de la ZAC ;
- le giratoire central, préexistant au projet, devait constituer à terme un accès de secours intermédiaire, fermé en exploitation courante.

La desserte interne des secteurs du Crassier, de Sopcillage, du Gassion et du Parc à fonte devait être réalisée. La voirie Nord-Sud devait aussi faire l'objet d'une réfection.

Si le site est actuellement relié au réseau de routes départementales, aucune connexion n'a été créée vers le réseau autoroutier. La desserte routière peut se faire actuellement par la départementale D 953, la rue du Port et la rue des Romains à Florange, puis la route de liaison avec l'échangeur de Bétange de l'autoroute A31, depuis la sortie du tunnel de Daspich.

Le projet de désenclavement évoqué dès le début de l'exécution de la concession consistait en la création d'un barreau entre la route départementale 953 et l'échangeur autoroutier n° 42 de l'A31. Ce projet, dont le financement n'est pas arrêté, permettrait d'absorber les trafics générés par les implantations et de préserver les habitants des communes d'assiette du projet. Ce projet de desserte routière a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en date du 17 août 2015, prorogée pour une durée de cinq ans en date du 17 août 2020. Le syndicat a également souhaité formuler un avis, en 2019, pour que le projet de l'A31bis puisse inclure la problématique de la desserte de l'Europort.

Le « barreau nord » représente pourtant une infrastructure nécessaire pour désenclaver le port et permettre la délivrance des permis de construire des investisseurs, car il relierait les emprises du syndicat à la départementale en évitant les centres-villes. En son absence, la circulation routière due à la ZAC devrait être absorbée par le seul réseau existant.

1.2.3.2 L'accès fluvial

Initialement, 1 250 mètres linéaires de quais devaient être requalifiés par l'aménageur, essentiellement sur le secteur Sopcillage.

Le programme révisé ne comprend plus ces constructions, qui seront à la charge des futurs investisseurs.

Les infrastructures fluviales sont dans un état correct. En effet, les canaux sont dragués régulièrement par les Voies navigables de France. Toutefois, les quais seront livrés en l'état. De multiples avaries ont été constatées sur ceux-ci à l'occasion d'une simple inspection visuelle menée dans l'optique du raccordement ferroviaire. Ladite inspection relève toutefois qu'en fonction des aménagements à réaliser en bordure de quai, il pourrait s'avérer nécessaire de réaliser une campagne de sondages complémentaires.

La chambre observe en outre que la Moselle possède un faible tirant d'eau (trois mètres cinquante) et un faible tirant d'air à cet endroit (six mètres en raison du pont SNCF de Thionville), ce qui contraint le poids et le volume des matières transportées.

1.2.3.3 Le réseau ferroviaire

Le projet initial prévoyait la réalisation de plus de trois kilomètres de voies ferrées afin d'assurer la connexion avec la gare de fret d'Uckange et l'interconnexion vis-à-vis des réseaux actuels du port public et du port privé de Thionville-Illange. Selon la solution envisagée, les travaux étaient évalués en 2014 entre 1 M€ et 1,5 M€ pour la desserte de Sopcillage. Le dossier de réalisation de la ZAC précisait à ce titre que « *aujourd'hui, seul l'embranchement particulier CAMIFEMO assure une connexion de la plateforme multimodale au réseau national. Les*

installations ferroviaires pâtissent par ailleurs d'un manque d'entretien qui entraînera dans les prochaines années d'importants investissements de rénovation ». La desserte ferroviaire du port public devait être améliorée par une relation directe avec la gare de fret d'Uckange située en face du port de Thionville-Illange. L'aménageur envisageait également de faire de l'Europort un terminal ferroviaire transcontinental Chine - Europe.

En l'état actuel du site, un faisceau relié au réseau ferré de France rejoint le port public appartenant au SMO des Ports Lorrains. Il s'agit du faisceau transitant par la gare d'Hayange, qui relie le port public à la gare de Thionville. Le port privé est relié au réseau ferré par une installation terminale embranchée (ITE), offrant une sortie vers Uckange et la gare de triage de Woippy ainsi qu'une sortie vers Thionville et le Luxembourg

Les parcelles du site de l'Europort pourraient toujours bénéficier d'une installation terminale embranchée (ITE). Toutefois, la desserte interne des parcelles sera désormais à la charge des acheteurs.

1.2.3.4 L'aéroport

Aucun partenariat n'a été signé avec l'aéroport de Luxembourg fret, pourtant désigné comme un débouché potentiel dans le dossier de réalisation, en raison du fait qu'il représente le cinquième aéroport de fret européen et qu'il dispose d'une activité développée vers l'Asie et la Chine.

Aucun engagement concret ne permet aujourd'hui d'espérer que la quadrimodalité voulue par le syndicat soit effectivement mise en œuvre.

1.2.4 L'absence de transfert de propriété de parcelles soumises à des situations juridiques diverses

Aucun acte de vente n'a été signé et aucune cession de propriété n'est intervenue¹⁷. Hormis le crassier (déjà propriété du syndicat et insusceptible de faire l'objet d'une cession), les parcelles se divisent entre celles qui font l'objet de pactes de préférence¹⁸ et celles qui font l'objet de promesses de vente.

1.2.4.1 Le comblement du crassier par un bail de location

Propriété d'E-log'in 4, le crassier d'Uckange fait partie d'un ensemble d'installations exploitées jusqu'en 1991. Il s'agissait d'un bassin de décantation et dépôts de résidus sidérurgiques (l'épaisseur des dépôts se situe entre 10 et 15 mètres). Ce site se présente sous la forme d'une large enceinte circulaire très fortement polluée. La réhabilitation prévoit le

¹⁷ Un projet d'abattoir devait voir le jour sur le secteur Fensch (SCIC - société coopérative d'intérêt collectif) mais il a été abandonné en raison de la non obtention d'un prêt bancaire.

¹⁸ Selon l'article 1123 du code civil « *le pacte de préférence est le contrat par lequel une partie s'engage à proposer prioritairement à son bénéficiaire de traiter avec lui pour le cas où elle déciderait de contracter* ».

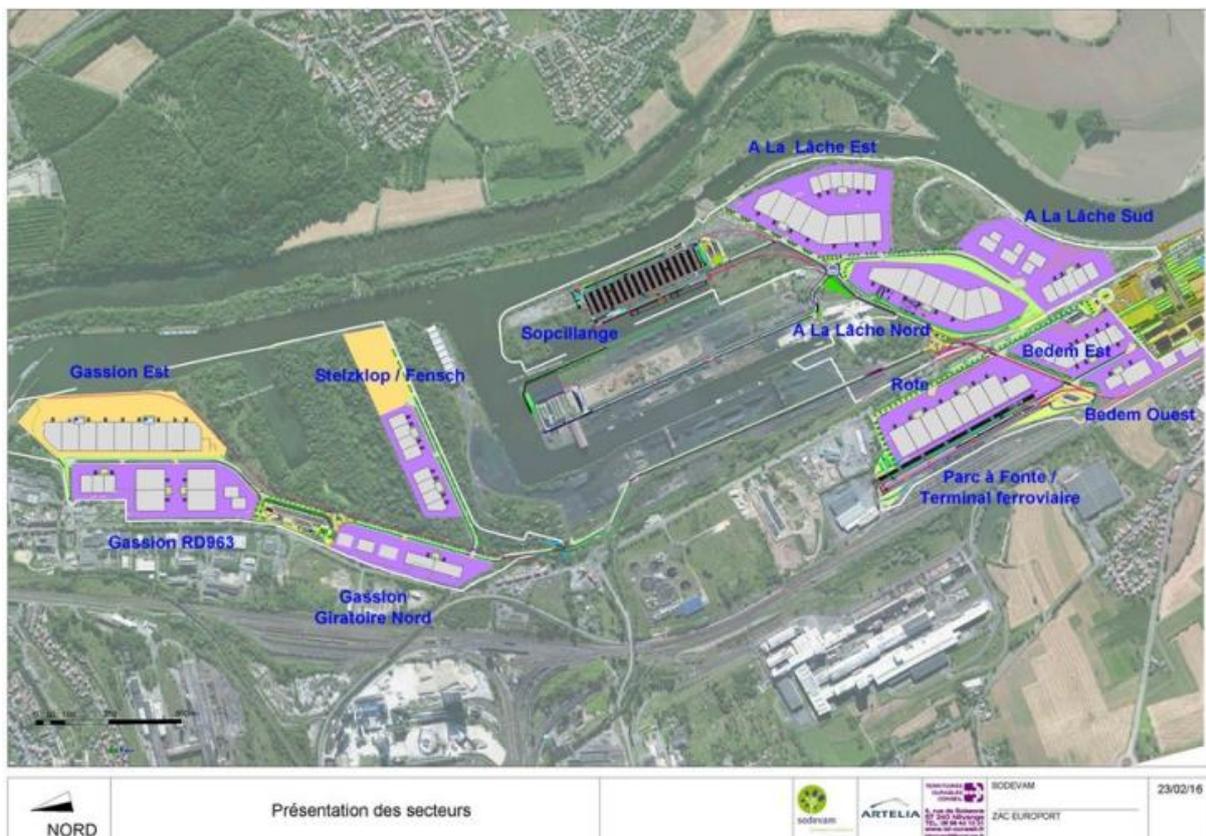
comblement du cratère, la reprise des talus et le recouvrement par un dôme, de manière à garantir un confinement de la pollution.

L'ancien propriétaire des parcelles de l'Europort est l'ayant-droit du dernier exploitant de ce site classé au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le crassier fait l'objet d'une « exploitation » par un prestataire privé suivant un bail conclu en 2020 pour une durée de six ans. Le gestionnaire rend des prestations à ses clients en remplissant le crassier avec des terres inertes. Ce dispositif a été validé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et fait l'objet d'un arrêté préfectoral daté du 27 septembre 2022 qui encadre la remise en état du site.

Au titre de la convention de gestion du crassier signée le 28 février 2019 entre l'ayant-droit de l'ancien propriétaire, la Sodevam, le Syndicat Mixte Europort devenu E-log'in 4, le gestionnaire et de son avenant, la société gestionnaire est autorisée à procéder au comblement de cette cavité. Cette convention de droit privé édicte les obligations et responsabilités des parties concernées et définit les conditions d'accès et de mise en dépôt des matériaux au sein du crassier qui devront être appliquées par les soins du gestionnaire. Elle a pour objectif de garantir la gestion maîtrisée du crassier jusqu'à sa fermeture.

Carte n° 2 : Schéma de la ZAC de l'Europort



Source : appel à manifestation d'intérêt du projet de développement d'Europort – juillet 2018

Conformément au bail, le paiement de loyers (50 000 € par an) par la société gestionnaire a débuté dans le délai d'un mois suivant la date de l'autorisation préfectorale. Celle-ci étant intervenue en 2022, le premier loyer a été perçu la même année. Si les quantités déversées par le prestataire dans le crassier peuvent varier entre 150 000 et 250 000 tonnes par an, la rémunération au titre du bail demeure fixe. En effet, la quantité nécessaire pour achever le comblement de la parcelle est fixe, à hauteur de 400 000 m³ (150 000 pour les talus du crassier et 250 000 dans le volcan du crassier).

En application de la convention sur le crassier, de l'arrêté préfectoral et du bail, le prestataire est autorisé à utiliser cette parcelle comme lieu de stockage de terres inertes provenant de l'extérieur de la ZAC. En ce sens, il procède à une exploitation et un comblement plus qu'à une remise en état.

1.2.4.2 Des promesses synallagmatiques de vente toujours en suspens

Des promesses synallagmatiques de vente (PSV) ont été signées avec plusieurs investisseurs. Par une PSV, le promettant s'oblige irrévocablement à vendre au bénéficiaire, qui s'oblige de son côté à les acquérir, les biens immobiliers désignés. À la date fixée, il sera décidé soit de signer l'acte de vente, soit d'établir un procès-verbal constatant le défaut ou le refus. Au défaut ou au refus du vendeur, l'acquéreur pourra soit demander l'exécution forcée du contrat, soit faire constater la promesse résolue de plein droit. Il en va de même en cas de défaut ou de refus de l'acquéreur.

Les prélèvements et analyses et le rapport qui serait établi par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) à l'achèvement des travaux de dépollution mis à la charge de l'ancien propriétaire devant être remis au promettant doivent confirmer la bonne réalisation des opérations de dépollution et le respect par l'ancien propriétaire de ses obligations à ce sujet. En ce qui concerne la PSV portant sur la construction d'un centre de transfert des déchets, conformément à la convention tripartite hors crassier, en cas de découverte par l'acheteur de déchets dangereux, notamment une concentration supérieure à 2 500 mg/kg d'hydrocarbures totaux, l'article 2 de la convention tripartite mettant à charge de l'ancien propriétaire le traitement des sols pollués s'applique. Les PSV reprennent ainsi les dispositions des différentes conventions évoquées précédemment.

Tableau n° 7 : Promesses synallagmatiques de vente au 20/03/2024

Date de signature	Projet	Surface (en m2)	Prix de cession (en € HT)	État du projet
12/07/2021	Création d'une plateforme logistique avec embranchement fer et bord à quai	150 000	8 069 000	En cours
18/10/2021	Construction de halles industrielles et logistiques	537 514	7 853 079	En cours
26/04/2022	Construction d'une unité de production d'hydrogène vert	310 765	4 661 475	En cours
12/09/2022	Construction d'un abattoir multi-espèces	22 489	500 000	Projet abandonné pour cause de non obtention du financement
12/09/2022	Construction de halles industrielles et logistiques	311 429	4 033 932	Demande de prorogation formulée par le preneur en date du 11 mars 2024 pour une durée d'un an, acceptée par le syndicat.
07/07/2023	Construction d'un centre de transfert des déchets	19 935	598 050	En cours - Nouvelle promesse à signer sur la parcelle connexe d'une surface de 20 000 m ² suite à la réorganisation du secteur Fensch

Source : E-log'in 4

La promesse est systématiquement assortie d'un dépôt de garantie (ou indemnité d'immobilisation) conséquent. Il est, par exemple, de 278 000 € pour le projet de création d'une d'unité de production d'hydrogène vert, soit 5 % du prix de vente.

Les promesses de vente sont assorties de nombreuses conditions suspensives, en particulier concernant les projets industriels complexes (méthaniseur, unité de production d'hydrogène vert, centre de traitement des déchets). C'est notamment le cas de la convention signée en 2022 concernant l'unité de production d'hydrogène vert. La promesse est consentie sous huit conditions suspensives cumulatives (qui devront toutes être réalisées au moment de la signature) dont certaines sont énumérées ci-après :

- le bénéficiaire doit obtenir une proposition de contrat de fourniture d'eau pour un débit minimal de 950 000 m³ par tranche de 100 mégawatts, et une proposition de mise en service devant intervenir au plus tard pour l'ouverture des travaux. De plus, il est stipulé dans la promesse que le fait de pouvoir pomper l'eau de la Moselle représente une condition essentielle et déterminante de son consentement. Or, cet accès à la Moselle

nécessite également l'obtention d'une convention d'occupation temporaire du domaine fluvial auprès des Voies navigables de France ;

- le bénéficiaire doit obtenir l'autorisation de se raccorder au réseau public de transport d'électricité pour une alimentation de 400 000 volts.

En sus, certaines conditions peuvent amener la convention à dépasser sa durée de validité initiale qui s'avère pourtant conséquente (cinq ans). En effet, celle-ci est automatiquement prorogable en cas de rejet des demandes de subvention pour la production d'hydrogène renouvelable.

Par conséquent, de nombreuses conditions suspensives cumulatives pèsent sur l'avenir des promesses de vente.

1.2.4.3 Des pactes de préférence sans valeur juridique

Par les pactes de préférence, le syndicat s'engage à céder en priorité le bien au bénéficiaire, sachant que le bénéficiaire ne prend aucun engagement d'acquérir le bien.

Il est à noter que les PSV sont signées entre le preneur et la Sodevam, alors que les pactes de préférence¹⁹ sont signés entre le preneur et le syndicat. Quelles que soient les parcelles, hormis le crassier, le syndicat n'en a pourtant pas la jouissance. Ces pactes de préférence n'ont donc jamais revêtu aucune valeur juridique.

¹⁹ L'article 1123, alinéa 1, du code civil dispose que : « *le pacte de préférence est le contrat par lequel une partie s'engage à proposer prioritairement à son bénéficiaire de traiter avec lui pour le cas où elle déciderait de contracter* ».

Tableau n° 8 : Pactes de préférence au 20/03/2024

Date de signature	Projet	Surface (en m2)	Prix en € hors taxes	État du projet
03/08/2019	Construction de halles industrielles et logistiques	310 765	4 661 475	Sans suite
24/11/2020	Création d'un hub multimodal	310 000	Inconnu	Sans suite
25/10/2021	Construction d'une halle logistique	79 569	1 650 000	Sans suite
29/10/2021	Construction d'une unité de production d'hydrogène vert	310 765	4 661 475	Transformé en promesse synallagmatique de vente
28/09/2022	Construction d'une halle logistique	79 569	1 909 650	Sans suite
22/12/2022	Construction d'une halle d'activités (secteur Fensch)	47 491	1 567 203	Arrivée à son terme sans transformation en promesse de vente
22/12/2022	Construction d'une halle d'activités (secteur Gassion sud)	58 128	1 918 224	Arrivée à son terme sans transformation en promesse de vente

Source : E-log'in 4

1.3 Les raisons d'un échec

1.3.1 Des contraintes liées à la reconversion de la friche industrielle insuffisamment établies à l'origine du projet

1.3.1.1 Le recours préalable à une ingénierie

La plupart des études réalisées sur le site préexistent à la naissance du syndicat, et ont été menées soit par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), généralement la communauté d'agglomération du Val de Fensch et la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville, soit par l'ancien propriétaire²⁰. Les principales études ont été réalisées en vue de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC, approuvé

²⁰ L'ensemble de ces premières études figurent en annexe 2.

par le comité syndical en 2016. Sur la période de contrôle, les études qui ont été réalisées sont moins nombreuses et portent notamment sur l'impact environnemental du projet :

- les études mandatées par le concessionnaire Sodevam entre 2018 et 2023 sur le volet environnemental du projet (faune, flore, zones humides, qualité de l'air, pollution...) ont permis l'élaboration de l'étude d'impact jointe au dossier de réalisation et à la demande de dérogation espèces protégées déposée. L'arrêté préfectoral de dérogation au titre des espèces protégées et l'arrêté au titre de la loi sur l'eau ont été obtenus en 2020 suite à ces études. Ces deux arrêtés furent transformés en arrêté unique le 27 juin 2022 ;
- une étude complémentaire co-financée par l'ancien propriétaire et E-log'in 4 a été menée sur le second semestre 2023 en vue de caractériser les émanations gazeuses résiduelles sur le secteur de l'ancienne Cokerie (Gassion Nord) et d'évaluer quantitativement les risques sanitaires correspondants ;
- en 2020 et 2021, deux porter à connaissance ont été réalisés par un prestataire afin d'adapter les contraintes environnementales au projet de développement de la ZAC Europort.

Le montant des dépenses d'ingénierie de maîtrise d'œuvre s'élevait au total à 1,09 M€ fin 2022 selon le CRAC 2022, pour un bilan prévisionnel fixé à 1,6 M€ selon l'avenant.

Il aura donc fallu 10 ans à la Sodevam et au syndicat pour réaliser ou faire réaliser toutes les études nécessaires à l'obtention des diverses autorisations préalables à la reconversion de la friche, ce qui explique en partie, selon le syndicat, le fait que le calendrier prévisionnel de l'opération n'ait pas été respecté.

1.3.1.2 Des obligations contractuelles en matière de dépollution

1.3.1.2.1 La convention Cokerie

Cette convention cokerie a été conclue en 2016 entre l'ancien propriétaire, la Sodevam et le syndicat mixte. Le principal apport de cette convention est de formaliser les obligations de l'ancien propriétaire à l'égard de la Sodevam et du syndicat. Ainsi, il est précisé que dans le cas où les opérations d'aménagement nécessiteraient l'excavation de terres polluées possédant les caractéristiques de déchets dangereux (article R. 541-8 du code de l'environnement), l'ancien propriétaire les prendrait en charge en lieu et place du concessionnaire Sodevam. Les obligations de l'ancien propriétaire s'éteindront à la fin du contrat de concession. L'acquisition des terrains par l'EPFGE n'a donc pas conduit à éteindre la responsabilité de l'exploitant précédent sur les parcelles, le site restant soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

L'aménagement effectué par le concessionnaire se limitera à une couche utile de deux mètres cinquante, surface dans laquelle les obligations issues de la convention trouvent à s'appliquer.

Conformément à cette convention, des sols pollués ont été traités par l'ancien propriétaire pour la zone cokerie entre 2018 et 2019 pour une première phase, puis entre 2021 et 2022 pour une seconde phase. Au terme des travaux de purge et d'excavation, les analyses

ont abouti à la conformité de ceux-ci. Les matériaux pollués ont ensuite été traités. Le secteur purgé a été remblayé en 2021 par superposition de couches de matériaux différents.

Pour répondre à une demande de la DREAL, une analyse complémentaire d'émanations gazeuses a été réalisée sur le site en 2024 par l'ancien propriétaire.

Les mesures de contrôle ont abouti à la mise en évidence de pollutions sur les eaux souterraines et superficielles.

1.3.1.2.2 La convention crassier

Cette convention quadripartite, conclue en 2019 pour six ans (soit la même durée que celle du bail) a été conclue entre le syndicat, l'ancien propriétaire, la société gestionnaire et la Sodevam.

En vertu de cette convention, l'ancien propriétaire demeure l'interlocuteur de la DREAL concernant le crassier. Toutefois, chaque dépositaire de matériaux au sein du crassier « *à ses risques et périls* » en demeurera l'ultime responsable, et devra en supporter les conséquences. Le gestionnaire de l'exploitation du crassier devient le responsable de ces sujets.

La mission d'assistance technique de l'ancien propriétaire se terminera au moment du transfert du crassier à une autre autorité détentrice ou gestionnaire, ce qui n'est pas prévu pour l'instant.

Avant la livraison de tout lot de matériaux dans le crassier, conformément au bail qui permet au gestionnaire d'exploiter cette parcelle, le producteur doit solliciter une acceptation préalable auprès du gestionnaire et de l'ancien propriétaire afin que ceux-ci puissent disposer des éléments d'appréciation nécessaires (l'analyse du contenu de la matière brute). Le gestionnaire tient à jour un registre d'admission.

Un avenant à cette convention a été conclu le 6 février 2023. À cette date, aucun des travaux prévus depuis la conclusion de la convention quadripartite par le syndicat et la Sodevam n'avait été mis en œuvre, tandis que l'ancien propriétaire et le gestionnaire ont entrepris des études de conception et de mise au point du projet de remise en état du crassier.

Le syndicat est devenu propriétaire du crassier le 13 mai 2020, la faculté d'utiliser le crassier comme dépôt de matériaux ayant auparavant été étendue par cet avenant aux aménageurs qui se portent acquéreurs de terrains sur la ZAC Europort.

Les matériaux admissibles provenant des travaux d'aménagement de la ZAC, doivent se limiter aux terres, bétons et débris de démolition.

Selon l'ordonnateur, les travaux d'accessibilité (rampe, bascule, sécurisation...) ont été réalisés par la société gestionnaire. Le remplissage du crassier a démarré en mars 2023 et s'établit à hauteur de 97 000 tonnes en septembre 2024.

1.3.1.2.3 La convention Europort

Cette convention tripartite, conclue en 2021 entre l'ancien propriétaire, la Sodevam et le syndicat pour la durée de la concession d'aménagement, couvre les parcelles situées hors des secteurs cokerie et crassier.

L'ancien propriétaire prendra en charge les sols excavés dans le cas où les opérations d'aménagement nécessiteraient l'excavation de terres polluées présentant les caractéristiques de déchets dangereux.

En cas de découverte dans la couche utile (2,50 mètres de profondeur) de sols pollués, l'ancien propriétaire prendra en charge les actions de recherche et de mise en œuvre des solutions de gestion, sous réserve qu'ils possèdent la caractéristique de déchets dangereux et, notamment pour ce qui concerne les hydrocarbures totaux, qu'ils soient affectés d'une concentration supérieure à 2 500 milligrammes par kilogramme.

Ainsi, en vertu de ces conventions, les obligations de l'ancien propriétaire ne se sont pas éteintes avec le transfert de la propriété des parcelles à l'EPFGE. En effet, l'ancien propriétaire demeure tenu de garantir un niveau de pollution des sols acceptable, ainsi que d'effectuer les études et travaux de dépollution des parcelles si des déchets dangereux s'y trouvaient, ce qui s'avère juridiquement protecteur à l'égard de l'aménageur et des investisseurs futurs.

La pollution aurait donc pu représenter un facteur explicatif du manque d'attrait des parcelles pour les investisseurs mais, du fait de ces conventions, ce n'est pas le cas. Toutefois, la dernière convention permettant de couvrir l'intégralité de la ZAC n'ayant été signée qu'en 2021, cette protection juridique n'est arrivée que récemment dans l'histoire du syndicat. Cela pourrait expliquer pour partie le retard pris par le syndicat dans la commercialisation des parcelles.

Si la dépollution des terrains n'apparaît pas comme un frein à la reconversion des parcelles de l'Europort, les preneurs de projet n'ont accepté de signer des promesses de vente que postérieurement à la conclusion de conventions mettant cette opération à la charge du précédent propriétaire.

1.3.2 Une stratégie cohérente au bénéfice de l'Europort qui a fait défaut

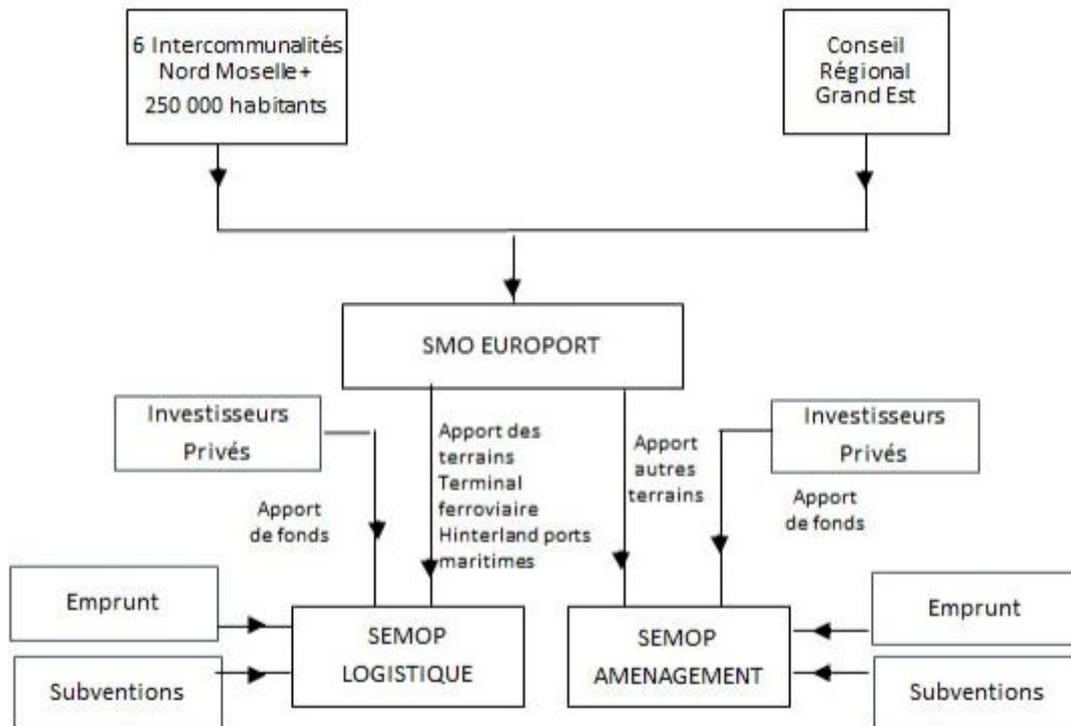
En 2018 et 2019, le syndicat a supporté d'importants frais d'études et honoraires. Il a consacré une somme de 127 590 €, dédiée à la mission d'étude pour la création d'une, puis de deux sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOP) sur la zone de l'Europort.

En 2017, il était envisagé qu'une SEMOP ait à la fois la charge de la commercialisation des emprises d'Europort, l'exploitation du port public sur le long terme (30 ans) et la reprise des emprises GEPOR (port privé). La région, les voies navigables de France et la caisse des dépôts ont subventionné le syndicat dans le cadre de la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage dont il a bénéficié.

Suite à cette mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, le syndicat a opté pour la création de deux SEMOP. La première SEMOP aurait eu la charge de l'aménagement et de la commercialisation des parcelles (ce qui impliquait des négociations supplémentaires avec la Sodevam) pour un montant de travaux évalué entre 15 et 24 M€. La seconde SEMOP (logistique) devait être chargée de la construction et de l'exploitation d'infrastructures ferroviaires et portuaires mais également de la location des infrastructures en bord de la voie d'eau ainsi que de l'obtention de la subdélégation du port public auprès du Syndicat mixte ouvert des ports lorrains, pour un montant de travaux estimé alors à 43 M€. Enfin, la reprise des emprises GEPOR était envisagée au terme d'un accord à conclure avec le propriétaire du

port privé (la signature d'un bail emphytéotique avec GEPOR après transfert des parcelles objet d'une convention d'occupation temporaire au syndicat mixte des ports lorrains).

Schéma n° 1 : Projet de développement de l'Europort : création de deux SEMOP (2018)



Source : appel à manifestation d'intérêt du projet de développement d'Europort – juillet 2018

Le syndicat a ainsi délibéré en juillet 2018 en faveur du lancement d'un appel à manifestation d'intérêt pour la création des deux SEMOP, pour une mise en place prévue en 2020.

Toutefois, le 18 novembre 2020, le syndicat des ports lorrains a déclaré sans suite la procédure de passation d'une délégation de service public à une SEMOP. En tout état de cause, le syndicat mixte E-log'in 4 n'est pas parvenu à obtenir la gestion du port public. Le SMO des ports lorrains souhaitait en effet mettre en place une gouvernance unique pour les quatre ports publics lorrains sur la Moselle.

Une délégation transitoire de deux ans et demi a été accordée à un opérateur de transport fluvial, elle est arrivée récemment à échéance en décembre 2023. Le syndicat mixte des ports lorrains s'est réuni le 15 mars dernier pour octroyer la nouvelle concession pour 30 ans. E-log'in 4 n'y était plus candidat.

La création de deux SEMOP devait permettre de disposer d'un véhicule juridique pour obtenir la subdélégation de l'exploitation de la concession du port public de Thionville-Illange. Dans cette perspective, le syndicat avait fait acte de candidature à l'appel à manifestation d'intérêt pour la gestion de ce port public. La création du syndicat mixte des ports lorrains a mis un terme au projet de reprise du port public par le syndicat E-log'in 4.

Le syndicat E-log'in 4 réagit donc aux opportunités qui se présentent à lui, mais son manque de succès dans sa volonté d'obtenir la gestion du port public comme du port privé illustre son incapacité à concevoir une ambition stratégique cohérente. Celle-ci mériterait d'être traduite dans une programmation pluriannuelle réaliste et pilotée. L'impératif premier pour le syndicat est donc de consolider sa stratégie et de la rendre plus opérationnelle.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le projet d'aménagement de la ZAC Europort avait pour objectif, en 2014, de constituer une plate-forme portuaire et logistique quadrimodale. L'attractivité du projet initial reposait en grande partie sur l'interconnexion du site avec les réseaux routiers, fluviaux, ferroviaires et aéroportuaires. Il s'agissait d'accueillir sur le site des activités logistiques et industrielles dans l'optique de constituer une plateforme trimodale de production, transformation, assemblage et distribution.

Ce projet initial ayant été abandonné, la stratégie sous-tendant l'opération est aujourd'hui plus difficilement perceptible. La cohérence du projet pose question, notamment du fait de l'hétérogénéité des activités envisagées sur les différentes parcelles (unité de traitement des déchets, méthaniseur, unité de production d'hydrogène, halles logistiques). De surcroît, certains projets comportent un degré de faisabilité difficile à évaluer (unité de production d'hydrogène vert H2V par exemple). En l'absence de stratégie globale de long terme, l'objectif affiché est désormais de céder l'intégralité des parcelles en l'état, avec quelques infrastructures primaires au coup par coup, dès lors qu'une promesse de vente tend à se concrétiser. Dès 2020, des promesses synallagmatiques de vente et des pactes de préférence ont été signés par la Sodevam sur les différentes parcelles de l'Europort. Toutefois, aucune cession n'a encore été réalisée, plus de 10 ans après la création du syndicat. La chambre relève également que les nombreuses conditions suspensives qui pèsent sur les promesses de vente interrogent sur la capacité de réalisation de certaines cessions.

L'échec du projet initial de reconversion de la friche est dû à de multiples facteurs. Certains peuvent être reliés aux caractéristiques liées à une opération de reconversion d'une friche, comme la nécessité de réaliser de nombreuses études environnementales. Si la dépollution des terrains n'apparaît pas comme un frein à la reconversion des parcelles de l'Europort, les preneurs de projet n'ont accepté de signer des promesses de vente que postérieurement à la conclusion de conventions mettant cette opération à la charge du précédent propriétaire.

Le syndicat a en outre échoué dans sa tentative d'obtenir la subdélégation du port public ainsi que la gestion du port privé, ce qui l'empêche de mettre en œuvre une vision globale pour le port de Thionville-Illange.

2 UN SYNDICAT QUI APPARAÎT COMME UNE COQUILLE VIDE

2.1 Des instances de gouvernance peu actives et des moyens humains et techniques, objets d'une mise à disposition irrégulière

2.1.1 Un syndicat doté de compétences qui ont évolué au cours de la période de contrôle

Le syndicat agit pour le compte de ses membres, sans que l'adhésion de ceux-ci ne lui transfère leur compétence d'action en matière d'aménagement. Il est doté de compétences limitativement énumérées dans ses statuts.

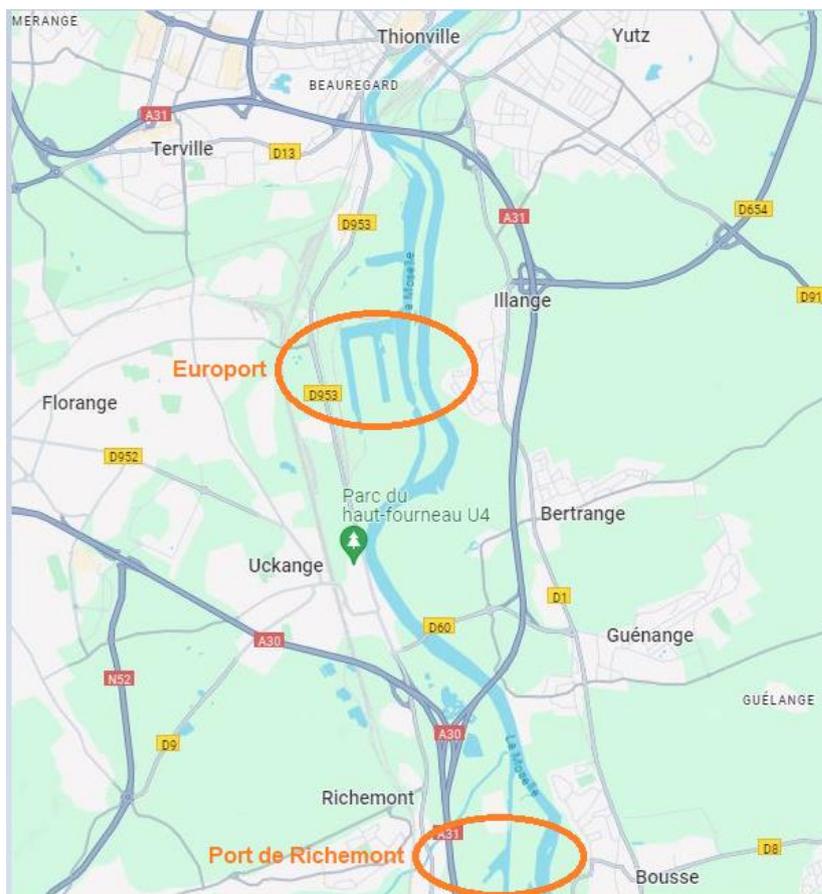
En 2014, l'article 2 de ses statuts fixait comme objet au syndicat « *la création, l'aménagement, la gestion et le développement, dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté, de l'espace portuaire Europort sis sur les bans des communes de Thionville, Illange, Uckange et Florange, et dont la vocation est de constituer une plate-forme logistique tri-modale et industrielle* ». Il agissait donc sur un seul site dont les parcelles peuvent être considérées comme étant quasiment d'un seul tenant.

La compétence aménagement a été intégralement concédée à la Sodevam dès la création du syndicat.

Le périmètre des compétences du syndicat a récemment évolué, en décembre 2023, suite à l'adhésion de la communauté de communes Rives de Moselle, laquelle a entraîné une modification des statuts et notamment de leur article 2.

L'objet du syndicat comprend désormais l'aménagement, la gestion et le développement d'une seconde plate-forme industrielle et logistique sur les bans des communes de Mondelange et Richemont, avec vocation d'assurer une cohérence géographique et fonctionnelle entre les deux ensembles portuaires. À ce titre, le syndicat peut mener des interventions foncières, coordonner la commande publique sur ses emprises et passer tout contrat nécessaire à l'exercice de ses activités, tout en organisant l'expertise financière, technique et juridique. Le syndicat peut procéder lui-même ou faire procéder à toute prestation.

Carte n° 3 : Situation géographique des deux ports



Source : Googlemaps

Ainsi, la vocation du syndicat est désormais de gérer la reconversion de deux friches industrielles situées sur le même réseau fluvial mais éloignées de plusieurs kilomètres.

L'adhésion de la communauté de communes Rives de Moselle a été motivée par l'opportunité, pour le syndicat, d'acquérir une nouvelle friche sur le site de Mondelange-Richemont, auprès du propriétaire du port privé. Cette acquisition devait également inclure les emprises du port privé sur le port de Thionville-Illange.

Le syndicat a candidaté à l'appel à manifestation d'intérêt lancé par le propriétaire du port privé. La délibération d'approbation de la modification des statuts du syndicat précise que le président du syndicat a proposé au président de la communauté de communes d'adhérer en vue d'élaborer un projet concerté sur des emprises qui feront l'objet d'opportunités de développement sur un territoire voisin.

Or, la vente n'a pu être conclue, les conditions d'acquisition posées par le propriétaire des parcelles ne correspondant pas aux attentes du syndicat, selon l'ordonnateur. Le syndicat ne reprendra donc pas l'activité du port privé.

L'élargissement de l'objet du syndicat et l'adhésion récente de la communauté de communes Rives de Moselle semblent avoir été vidés d'une grande partie de leur intérêt. Selon le président de la communauté de communes des Rives de Moselle, l'élargissement récent du

périmètre du syndicat devrait néanmoins lui permettre de répondre à l'avenir à d'autres opportunités foncières.

2.1.2 Des instances de gouvernance peu actives

2.1.2.1 L'évolution des membres du syndicat

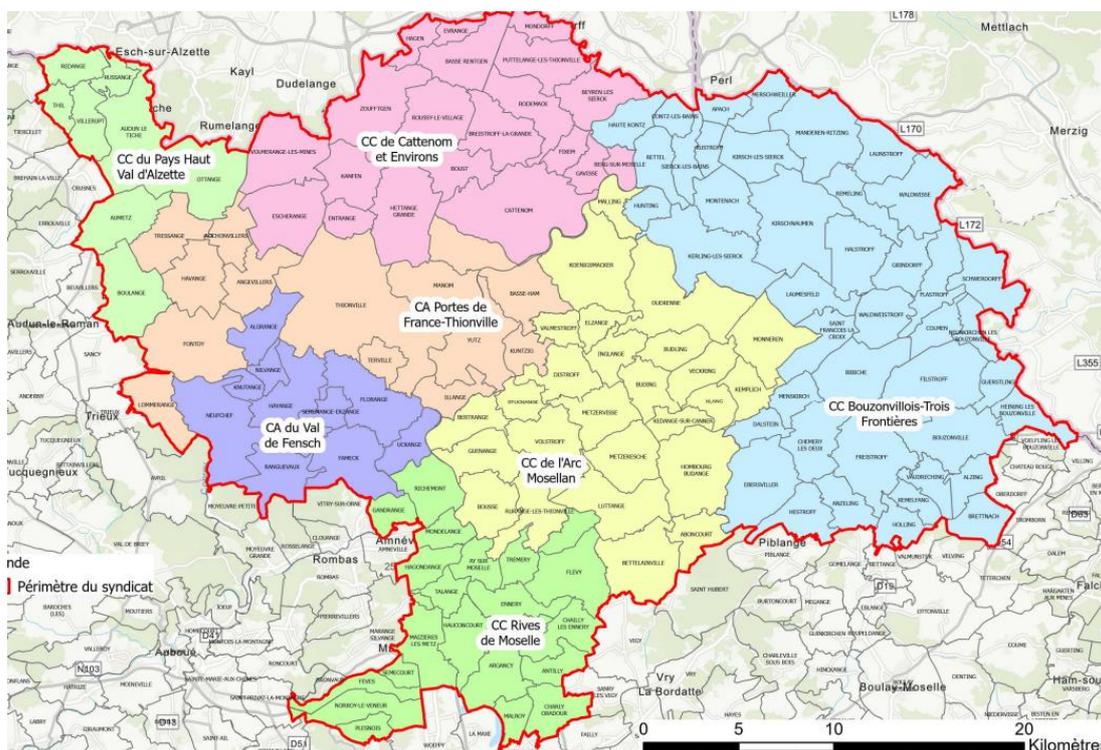
Plusieurs évolutions notables des membres du syndicat ont eu lieu depuis la création de ce dernier :

- le retrait des deux chambres consulaires, respectivement le 30 janvier 2018 pour la chambre des métiers et de l'artisanat et le 2 mai 2019 pour la chambre du commerce et de l'industrie ;
- le retrait du département de la Moselle suite à la perte de la compétence développement économique au profit de la région le 1^{er} janvier 2018 ;
- l'adhésion de la région Grand Est, avec voix délibérative, mais sans contribution financière, le 16 février 2018 ;
- l'adhésion, le 14 décembre 2023, de la communauté de communes Rives de Moselle, qui devient dès lors l'un des trois plus gros contributeurs au budget du syndicat.

Sur ces sept intercommunalités, seules deux possèdent actuellement les emprises de la ZAC Europort sur leur territoire. Il s'agit des communautés d'agglomération du Val de Fensch et de Portes de France-Thionville. Le territoire du projet est donc bien plus restreint que celui des membres du syndicat.

Le syndicat mixte est administré par un comité exécutif composé, depuis l'origine, d'un délégué titulaire et un suppléant par tranche entière ou entamée de 20 000 habitants pour les EPCI.

Carte n° 4 : Carte des EPCI membres du syndicat mixte



Source : E-log'in 4

Au 1^{er} janvier 2024, le syndicat mixte est composé de sept EPCI, et totalise 22 membres du comité exécutif, lesquels sont répartis comme suit :

Tableau n° 9 : Nombre de représentants du comité syndical

Membres	Nombre de représentants au comité syndical	
	2014	2024
Département de la Moselle	4	0
Région Grand Est	0	3
Communauté d'agglomération Portes de France-Thionville	4	4
Communauté d'agglomération du Val de Fensch	4	4
Communauté de communes de l'Arc Mosellan	2	2
Communauté de communes de Cattenom et environs	2	2
Communauté de communes Rives de Moselle	0	3
Communauté de communes Bouzonvillois Trois Frontières	2	2
Communauté de communes Pays Haut Val d'Alzette	2	2
Chambre de métiers et de l'artisanat de la Moselle	1	0
Chambre de commerce et d'industrie de la Moselle	2	0
TOTAL	23	22

Source : E-log'in 4

2.1.2.2 Le fonctionnement du syndicat

Le syndicat est administré par un comité syndical – l'assemblée délibérante représentant l'ensemble des collectivités membres du syndicat – un bureau et un président élu en son sein. Le bureau comprend le président, six vice-présidents et des assesseurs.

Le président du syndicat est également vice-président de la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville et adjoint au maire de la commune de Thionville.

Le mandat des délégués est lié à celui de l'assemblée délibérante qui les a désignés. Ce mandat expire lors de l'installation de l'organe délibérant du syndicat mixte suivant le renouvellement général des conseils municipaux.

Le président est élu par les membres du comité syndical et à ce titre :

- il prépare et exécute les délibérations du comité syndical et du bureau ;
- il ordonne les dépenses et prescrit les recettes ;
- il est membre de droit des commissions techniques que le syndicat a créées.

Un comité syndical regroupe les représentants élus par l'ensemble des communes membres, il définit la politique générale de E-log'in 4, vote le budget et les délibérations.

Le comité doit se réunir une fois par trimestre au moins, conformément à ses statuts. Dans les faits, le comité syndical s'est cependant réuni en moyenne trois fois par an, durant la période de contrôle.

Depuis les dernières élections du conseil syndical le 18 septembre 2020, la présence de la majorité des membres du bureau aux réunions syndicales excède 50 %, excepté pour quatre membres (elle atteint 8 % pour l'un d'entre eux).

Des commissions techniques, à but purement consultatif, sont chargées de rassembler des membres autour de thématiques à définir. Chaque délégué doit être membre d'une commission technique en vertu du règlement intérieur. Ces commissions, dont le président est président de droit (pouvoir délégable), sont convoquées à son invitation. Les séances des commissions doivent donner lieu à la rédaction d'avis qui participent à l'instruction des dossiers.

Depuis 2020, il n'existe plus de commissions techniques, ce qui contrevient au règlement intérieur, pris en son chapitre 5, dont l'article 34 dispose que « *chaque délégué est membre d'une commission technique* ». La dernière commission créée a été une commission ad hoc, en 2020, dans l'optique d'examiner des candidatures pour les futurs preneurs des parcelles dont la Sodevam possède la jouissance. L'absence de ces commissions démontre que le syndicat a du mal à faire vivre l'ensemble de ses instances techniques.

2.1.2.3 Les indemnités de fonctions des élus

Entre 2018 et 2024, trois délibérations²¹ prévoient les conditions dans lesquelles sont allouées des indemnités de fonctions aux principaux élus. Le président du syndicat touche une indemnité mensuelle de 727,78 € (soit 18,7 % de l'indice brut terminal de l'échelle indiciaire de la fonction publique, soit 3 889,40 €).

Le nombre de vice-présidents est passé sur la période de trois (touchant chacun une indemnité mensuelle de 363,66 €) à six au 1^{er} janvier 2024²² (percevant chacun une indemnité mensuelle de 318,35 €).

Ces indemnités représentant une somme brute annuelle de 21 724 € en 2018, ont atteint 32 095 € en 2024 (soit une hausse de 48 %), notamment en raison du doublement du nombre de vice-présidents.

2.1.3 Une mise à disposition irrégulière de moyens humains et techniques par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville

Les dépenses de personnel représentent 30 % des dépenses de gestion entre 2018 et 2023.

Tableau n° 10 : Dépenses de personnel

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total	27 762	22 934	37 806	46 235	50 157	27 043

Source : comptes administratifs

L'équipe administrative comprend cinq agents, suivant le « tableau des effectifs » mis à jour en 2023 par le syndicat, tous sont des agents titulaires de la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville. Ces agents sont mis à disposition du syndicat par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville, suivant une convention qui vise le décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux. Ladite convention, dénommée convention de mutualisation, a été signée en 2014 et renouvelée en 2020. La sujétion hebdomadaire des agents mis à disposition a été déterminée par délibération et celle-ci varie de sept heures pour le directeur général des services à deux heures pour la gestionnaire des ressources humaines.

Selon les données fournies par le syndicat, cinq agents bénéficient d'une mise à disposition formalisée, au moyen d'une délibération qui fixe leur sujétion horaire hebdomadaire. Il s'agit du directeur général, d'une responsable des ressources humaines, d'un responsable de l'urbanisme opérationnel, d'un responsable du développement économique

²¹ Délibérations n° 2020-08 du 25 septembre 2020, n° 2022-24 du 20 septembre 2022 et n° 2023-20 du 20 décembre 2023.

²² À la suite de l'intégration au syndicat de la communauté de communes des Rives de Moselle.

ainsi que d'un chargé de projet développement économique. De surcroît, le syndicat bénéficie ponctuellement de la contribution d'autres services de la communauté d'agglomération. Cette faculté lui est ouverte par la convention de mutualisation. Si ces derniers services sont facturés, les noms des agents ne sont renseignés dans aucun document.

Concernant les moyens techniques, une salle de conférence est mise à disposition du syndicat au sein de la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville. La communauté d'agglomération facture également au syndicat les frais de réception, d'affranchissement et de fournitures (photocopies, papier). Le syndicat est habilité, en vertu de la convention de mutualisation, à utiliser les véhicules, matériels informatiques, téléphoniques, fournitures et locaux de la communauté d'agglomération. Aucun de ces moyens n'est limitativement énuméré dans la convention. Le compte administratif 2022 du syndicat comptabilise en amortissement cinq voitures, deux logiciels, 20 coffres-forts, 10 équipements de garage et ateliers, 10 bâtiments légers, sans qu'il ne soit possible de distinguer si ces biens de la communauté d'agglomération sont mis à disposition du syndicat dans leur intégralité.

La validité juridique globale du dispositif n'est pas assurée. D'une part, la convention de mutualisation ne répond pas à tous les critères d'une convention de mise à disposition (absence de mention des activités exercées), d'autre part, celle-ci doit être assortie d'arrêtés individuels de mise à disposition. En effet, le décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 précité vise l'existence simultanée d'arrêtés individuels de mise à disposition (article 1) et d'une convention collective de mise à disposition (article 2). Or, le syndicat a transmis à la chambre des arrêtés portant nomination dans un emploi non permanent dans le cadre d'une activité accessoire, qui ne correspondent pas à des arrêtés de mise à disposition. Le syndicat qualifie par ailleurs au sein de ses délibérations les activités exercées pour le compte du syndicat d'activités « accessoires ».

Enfin, des agents de la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville exercent ponctuellement des missions pour le compte du syndicat. Ce recours devrait être encadré par une convention de mise à disposition de services, conformément à l'article L.5721-9 du CGCT (code général des collectivités territoriales).

Au surplus, suivant la convention précitée, un tableau récapitulatif des heures effectuées pour le compte du syndicat doit être transmis une fois par an au président. La chambre n'a pu établir si la transmission de ce tableau était effective.

Les états récapitulatifs des dépenses engagées par la communauté d'agglomération, envoyés annuellement au syndicat, ne font pas mention de la sujétion horaire, mais seulement des coûts mensuels et annuels.

Des heures supplémentaires sont facturées au syndicat sans être individualisées. Il est donc impossible de savoir précisément quel nombre d'heures a été réalisé pour chaque agent mis à disposition du syndicat. De même, aucun document n'indique précisément le nombre d'équivalent temps plein travaillé (ETPT) qui ont été mis à disposition du syndicat annuellement, qui devrait être au nombre de cinq suivant la convention. Or, le compte administratif 2022 du syndicat fait état de trois ETPT d'agents de la filière administrative et d'un directeur général à temps plein.

En outre, l'article 3 du décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 (modifié par décret n° 2021-571 du 10 mai 2021) dispose que : « *la durée de la mise à disposition est fixée dans l'arrêté la prononçant. Elle est prononcée pour une durée maximale de trois ans et peut être renouvelée par périodes ne pouvant excéder cette durée* ». Or, la convention conclue par le

syndicat E-log'in 4 (à l'époque dénommé Europort) en date du 1^{er} mars 2014 n'a été reconduite que le 25 septembre 2020 par délibération, soit six ans plus tard, ce qui contrevient à la réglementation.

Enfin, selon l'article 25 septies II de la loi du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires : *« il est interdit au fonctionnaire : 5 ° de cumuler un emploi permanent à temps complet avec un ou plusieurs autres emplois permanents à temps complet »*. Le principe est l'interdiction du cumul de deux emplois permanents, le cumul demeurant quant à lui l'exception.

Selon les dispositions de l'article 9 du décret n° 91-298 du 20 mars 1991 portant dispositions statutaires applicables aux fonctionnaires territoriaux nommés dans des emplois permanents à temps non-complet : *« un fonctionnaire territorial percevant une rémunération à temps complet ne peut être nommé dans un emploi à temps non complet que dans une collectivité ou un établissement autre que celui qui le rémunère à temps complet et si la durée totale de service qui en résulte n'excède pas de 15 % celle afférente à un emploi à temps complet »*. Ainsi le cumul est autorisé, sous réserve de ne pas dépasser une quotité d'activité totale de plus de 115 %.

Or, le directeur général du syndicat E-log'in 4 est également directeur général des services de la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville, emploi qu'il occupe à temps complet. Pour le syndicat, il exerce ses missions de directeur à hauteur de 30 % d'un emploi à temps complet depuis le 11 juillet 2023²³. Avant cette date, la proportion était de 20 %. Le directeur général du syndicat est également investi de mandats électifs, puisqu'il est maire de la commune Ranguieux et vice-président de la communauté d'agglomération du Val de Fensch.

La durée maximale de service doit toujours être calculée par rapport à la durée de service à laquelle serait tenu l'agent s'il occupait le même emploi à temps complet²⁴. Ainsi, le directeur général des services a dépassé de 5 % la limite légale de son cumul d'activité. Cet écart s'est aggravé, passant à 15 %, depuis le 11 juillet 2023 ; dans les faits, ces nouvelles dispositions syndicales portant l'emploi à 30 % n'ont pas été appliquées, le traitement du directeur restant établi sur la base de 20 %.

Ainsi, en l'absence d'arrêtés individuels de mise à disposition, la convention de mutualisation ne saurait suffire à valider la position d'activité des agents exerçant au bénéfice du syndicat. Compte tenu de cette non-conformité, concernant les cinq agents mis à disposition du syndicat par l'EPCI, la chambre demande au syndicat de s'assurer de l'existence d'une convention collective de mise à disposition ainsi que des arrêtés individuels de mise à disposition en se rapprochant de la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville. Enfin, s'agissant des services temporaires accordés au syndicat par l'EPCI, la conclusion d'une convention de mise à disposition de services doit être envisagée, conformément à l'article L. 5721-9 du CGCT.

A la suite de ces observations, le conseil syndical du syndicat mixte E-log'In 4 a délibéré le 13 septembre 2024. D'une part, il a réduit la sujétion horaire hebdomadaire du directeur

²³ Délibération syndicale n° 2023-015 du 11 juillet 2023 relative au tableau des emplois.

²⁴ Par exemple, un professeur d'enseignement artistique ne pourra cumuler plusieurs emplois que si la durée totale de service n'excède pas 115 % des 16 heures d'enseignement hebdomadaire correspondant au régime d'obligations de service pour le cadre d'emplois (CE, 20 déc. 2011, FAFPT (Fédération Autonome de la Fonction Publique Territoriale) du Nord-Pas-de-Calais, n° 317792).

général des services à 5 heures. Cette nouvelle disposition respecte désormais le plafond réglementaire. D'autre part, il a procédé à la création de cinq emplois permanents à temps non complet, assortis de leur nombre d'heures de travail hebdomadaires.

S'agissant de la mutualisation des effectifs, les présidents du syndicat E-log'in 4 et de la CAPFT ont pris acte des observations de la chambre sur ce point et s'engagent à y remédier via la modification de l'actuelle convention de mise à disposition.

Rappel du droit n° 1 : Mettre en conformité la mise à disposition de moyens humains par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville :

- concernant les cinq agents mis à disposition du syndicat à titre permanent par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville : s'assurer de l'existence des arrêtés individuels de mise à disposition ainsi que d'une convention de mise à disposition, conformément au décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 ;

- concernant les services temporaires accordés ponctuellement au syndicat par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville : conclure une convention de mise à disposition de services, conformément à l'article L. 5721-9 du CGCT (code général des collectivités territoriales).

Rappel du droit n° 2 : Transmettre une fois par an au président du syndicat un tableau récapitulatif des heures effectuées pour le compte du syndicat par les agents de la communauté d'agglomération, ainsi que le volume correspondant en ETPT (équivalent temps plein travaillé), ainsi que le prévoit la convention de mutualisation.

2.2 Une situation financière aux volumes modestes en raison d'un aménagement de la friche concédé à un tiers

Le syndicat mixte E-log'in 4 ne dispose que d'un budget principal. Les produits de gestion représentent moins de 300 000 € annuels.

2.2.1 Des produits de gestion majoritairement issus des contributions des EPCI (établissements publics de coopération intercommunale)

Les produits résultent des contributions versées par les six EPCI membres pour un montant identique de 242 000 € sur la période 2018-2023. La répartition des contributions de chacun des membres est établie sur la base de trois critères : la population de l'aire communautaire de chaque EPCI, le nombre d'élus représentés au conseil syndical et le potentiel fiscal communautaire.

Les contributions communautaires constituent l'essentiel des ressources du syndicat (90 % du total sur la période).

Tableau n° 11 : Détail des produits de gestion

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2018/2023
Ressources institutionnelles	242 001	242 000	242 000	242 000	242 000	242 000	
Ressources d'exploitation	314	67 225	780	2	50 002	50 001	
= Produits de gestion	242 315	309 225	242 780	242 002	292 002	292 001	20,5 %

Source : comptes de gestion

Avec une participation majoritaire de 50,2 % jusque fin 2023, les communautés d'agglomération du Val de Fensch et Portes de France-Thionville représentaient les deux membres les plus contributeurs.

À compter de 2024, la communauté de communes Rives de Moselle, nouvel adhérent au syndicat, figure à leurs côtés parmi les trois premiers membres contributeurs.

Tableau n° 12 : Contributions des EPCI en 2023 et 2024 (en €)

EPCI	2023	Part (%)	2024	Part (%)
CA Portes de France-Thionville	59 994	25	58 614	20
CA Val de Fensch	59 996	25	57 193	20
CA Arc mosellan	25 501	11	25 245	9
CC Pays Haut Val d'Alzette	23 264	10	22 879	8
CC Cattenom et environs	48 332	20	45 530	16
CC Bouzonvillois Trois Frontières	24 913	10	23 972	8
CC Rives de Moselle		0	56 567	20
TOTAL	242 000	100	290 000	100

Source : comptes de gestion

Une ressource d'exploitation ponctuelle a été perçue en 2019 pour un montant de 67 225 € : il s'agit de trois subventions versées au titre d'un cofinancement de la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) sur l'opportunité de créer deux sociétés d'économie mixte à objet particulier (SEMOP) en vue d'aménager et d'exploiter le site portuaire public²⁵.

Enfin, un loyer annuel de 50 000 € est également perçu depuis 2022 au titre d'un bail d'exploitation du crassier d'Uckange qu'E-log'in 4 a signé courant 2020 avec la société gestionnaire. L'exploitation n'ayant pu être autorisée par le préfet qu'en juin 2022, les loyers ont commencé à être perçus dès cet exercice.

²⁵ Par la région Grand Est (35 187 €), la Banque des territoires (25 000 €) et les Voies navigables de France (7 037 €).

2.2.2 Une évolution contrastée des dépenses de gestion

Entre 2018 et 2023, les charges courantes se sont élevées à 777 174 € (montant cumulé) ; elles ont connu une trajectoire contrastée, en raison de l'évolution erratique des charges à caractère général qui en représentent 34 % en 2023.

Tableau n° 13 : Détail des charges de gestion

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Part des charges 2023	Évolution 2018/2023
Charges à caractère général	129 184	87 311	14 510	22 660	58 551	51 063	34 %	- 78 121
+ Charges de personnel	27 762	22 934	37 806	46 235	50 157	49 629	33 %	21 867
+ Indemnités des élus	21 724	22 848	24 687	22 777	24 194	29 126	20 %	7 402
+ Charges d'intérêt	938	3 521	3 803	2 701	4 692	18 361	12 %	17 423
= Charges courantes	179 607	136 615	80 805	94 373	137 594	148 179	100 %	- 31 429
<i>Charges de personnel / charges courantes</i>	<i>15 %</i>	<i>17 %</i>	<i>47 %</i>	<i>49 %</i>	<i>36 %</i>	<i>33 %</i>		

Source : comptes de gestion

En 2018 et 2019, les frais d'études et honoraires ont été plus importants. Une somme de 127 590 € a été dédiée à la mission d'étude pour la création de SEMOP, sur la zone de l'Europort²⁶. Cette société n'a jamais vu le jour (Cf. supra).

Par ailleurs, le syndicat E-log'in 4 (qui s'appelait alors syndicat mixte Europort) a été condamné en 2019 à payer 10 000 € de dommages et intérêts à une société éponyme. Ces frais auraient pu être évités si le conseil syndical s'était conformé aux décisions émises par l'institut national de la propriété industrielle (INPI) : en effet, cet institut avait rejeté les demandes d'enregistrement des marques « Europort » et « Europort Lorraine », déposées par le syndicat.

L'année 2020, marquée par la crise sanitaire, a enregistré de moindres dépenses. En 2022, le pic sur les charges à caractère général est dû à un rattachement de plusieurs charges, d'un total de 23 280 € pratique comptable mise en œuvre par le syndicat à compter de cet exercice.

Sur la période, le syndicat a effectué certaines dépenses générales, notamment pour le site internet du syndicat, avec des résultats peu évidents. En 2022, une somme de 14 040 € a ainsi été consacrée à la création d'un site internet en deux langues, assortie de vidéos aériennes de l'Europort et d'une mise à jour trimestrielle. À ce jour, si le site dédié « <https://e-login4.fr> » a bien été actualisé à la suite du contrôle de la chambre, il n'est pas traduit dans d'autres langues, et mériterait d'être étoffé.

Représentant un tiers des dépenses, les charges de personnel ont quasiment doublé depuis 2018. Il s'agit principalement de personnel mis à disposition par la communauté d'agglomération Portes de France-Thionville (cf. supra).

²⁶ Dont environ la moitié a bénéficié de subventions publiques (Cf. infra).

Enfin, comme abordé plus haut dans le rapport, les élus siégeant au conseil syndical bénéficient d'indemnités, qui représentent environ 32 000 € en 2024.

2.2.3 Des investissements délégués et partiellement autofinancés

Le syndicat a dégagé une capacité d'autofinancement (CAF) nette cumulée de 415 316 € entre 2018 et 2023, qui a représenté 68 % de ses recettes d'investissement mais ne lui a pas permis de couvrir la totalité de ses dépenses d'investissement.

Le syndicat ne réalise pas d'opérations d'équipement par lui-même : il n'établit donc pas de plan pluriannuel d'investissement, et délègue ces opérations à son concessionnaire. Les dépenses d'investissement consistent en deux avances de trésorerie (pour un total de 1,4 M€) versées à la Sodevam. Ces avances ont fait l'objet de deux conventions d'avance, l'une signée le 25 juillet 2018 pour 1 M€ et l'autre le 24 juin 2022 pour 0,4 M€²⁷. Ces deux avances ont été majoritairement financées par deux emprunts, pour un total de 0,95 M€ (soit 68 % des avances faites à la Sodevam).

²⁷ L'avance de 1 M€ a été imputée au compte 238 – « Avances versées sur commandes d'immobilisations corporelles » tandis que l'avance de 0,4 M€ l'a été au compte 274 – « Immobilisations financières – Prêts » il s'agit pourtant dans les deux cas d'une avance financière au concessionnaire.

Tableau n° 14 : Capacité d'autofinancement et financement des investissements

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total cumulé
Produits de gestion	242 315	309 225	242 780	242 002	292 002	242 001	1 620 325
Charges de gestion	179 607	136 615	80 805	94 373	137 594	65 125	743 157
CAF brute	62 708	152 444	161 975	147 629	154 408	176 875	822 985
- Annuité en capital de la dette	18 297	73 416	73 784	74 154	74 525	70 056	407 669
CAF nette ou disponible	44 411	79 027	88 190	73 475	79 882	106 819	415 316
Recettes d'investissement	1 280	0	211 759	0	0	0	213 039
Financement propre disponible	45 691	79 027	299 949	73 475	79 882	106 819	628 355
<i>Financement propre dispo / Dépenses d'équipement</i>	<i>5 %</i>	<i>-</i>	<i>139 %</i>	<i>-</i>	<i>20 %</i>	<i>-</i>	<i>157 %</i>
- Dépenses d'équipement (avances)	1 000 000	0	3 744	0	400 000	0	1 403 744
+ Subventions d'équipement	0	0	211 759	0	0	0	211 759
= Besoin (-) ou capacité (+) de financement propre	- 954 309	79 027	84 446	73 475	- 320 118	50 330	- 987 148
Nouveaux emprunts de l'année	750 000	0	0	0	200 000	0	950 000
Mobilisation (-) reconstitution (+) du fonds de roulement net global	- 204 309	79 027	84 446	73 475	- 120 118	50 330	- 37 148
Fonds de roulement net global	581 394	660 421	744 868	818 343	698 225	748 555	

Source : comptes de gestion

En 2020, une somme de 211 759 € a été comptabilisée au titre d'une subvention d'équipement. Dans les faits, il s'agit d'une écriture budgétaire²⁸ relative à la valorisation d'une parcelle correspondant au terrain du crassier, achetée à l'EPFGE pour 1 € symbolique. Cette somme correspond au montant payé en 2014 par l'EPFGE pour acquérir ce foncier auprès de l'ayant droit de l'ancien propriétaire, que le syndicat loue désormais à une société.

Le solde de l'autofinancement a été complété par deux emprunts contractés en 2018 et en 2022 (s'élevant respectivement à 750 000 € et 200 000 €).

Le besoin de financement total sur la période 2018-2023 s'établit à 987 148 € ; il a été essentiellement porté par l'emprunt (pour 950 000 €), le fonds de roulement ayant été mobilisé à titre complémentaire (à hauteur de 37 148 €).

2.2.4 Un endettement lié aux avances de trésorerie consenties à la Sodevam

L'encours de dette diminue tendanciellement sur la période. Fin 2023, le syndicat affiche une capacité de désendettement estimée à quatre années. La structure de la dette ne présente pas de risque, dans la mesure où les deux emprunts sont classés A-1 selon la charte

²⁸ Plus précisément une écriture d'ordre budgétaire au chapitre 041 « opérations patrimoniales ».

Gissler. En 2023, le taux d'intérêt apparent de la dette atteint un pic de 3,4 %, notamment en raison de la hausse des taux d'intérêts.

Tableau n° 15 : L'encours de dette

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Encours de dette du budget principal au 31 décembre	731 703	658 287	584 502	510 349	635 823	542 331
Taux d'intérêt apparent de la dette	0,1 %	0,5 %	0,7 %	0,5 %	0,7 %	3,4 %
Capacité de désendettement en années (dette / CAF brute du BP)	12	4	4	3	4	4

Source : comptes de gestion

S'élevant à 704 425 € en 2023, la trésorerie nette est pléthorique puisqu'elle couvre jusqu'à près de cinq années de charges courantes. Cet indicateur peut s'expliquer par la faible activité du syndicat qui ne génère que peu de charges courantes. En outre, le fonds de roulement net global (positif et constant sur la période) confirme une situation confortable.

Tableau n° 16 : La trésorerie nette

En €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fonds de roulement net global	581 394	660 421	744 868	818 343	698 225	748 555
- Besoin en fonds de roulement global	19 565	- 11 722	- 20 277	- 2 682	- 43 088	44 130
Trésorerie nette	561 829	672 144	765 145	821 026	741 314	704 425
En nombre de jours de charges courantes	1 142	1 796	3 456	3 175	1 967	1 735

Source : comptes de gestion

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Les moyens du syndicat, certes limités, sont essentiellement consacrés à son fonctionnement courant, la réalisation du projet, qui n'a au demeurant connu pour l'instant que très peu d'avancées concrètes, étant entièrement concédée à un aménageur.

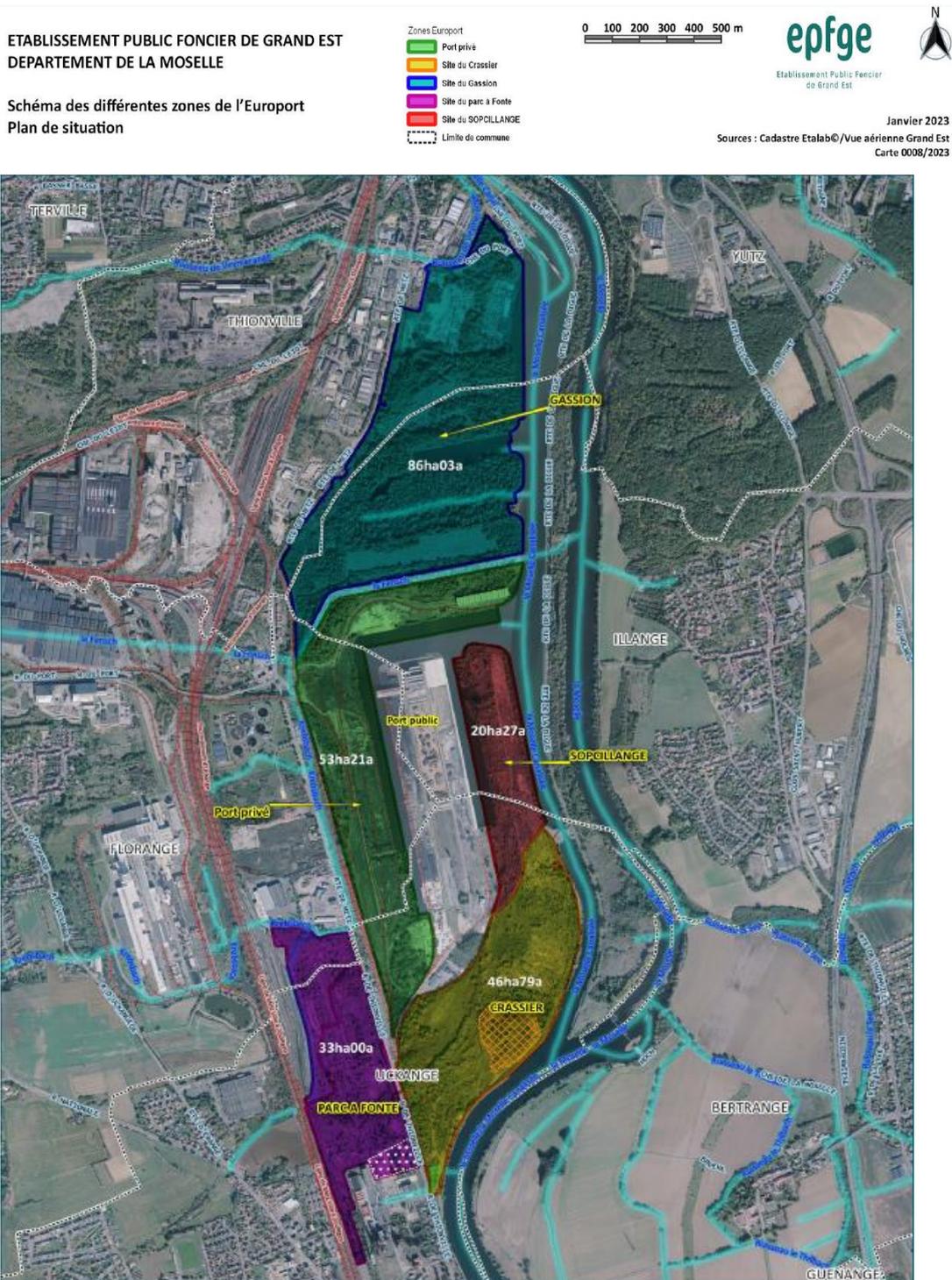
Si la situation financière du syndicat est saine, l'intégralité des opérations relatives à l'aménagement de la zone d'aménagement concerté est retranscrite dans le bilan de la concession d'aménagement. Les contributions des intercommunalités membres sont exclusivement consacrées au fonctionnement interne du syndicat, à savoir le paiement de charges de personnel et d'indemnités d'élus plus qu'au financement du projet qui fonde son objet statutaire. Les deux avances consenties à l'aménageur ont été financées moyennant le recours à l'emprunt.

La chambre relève en outre l'irrégularité du dispositif de mise à disposition des moyens humains et techniques mis en place par la communauté d'agglomération au bénéfice du syndicat, et rappelle la nécessité de formaliser des arrêtés individuels ainsi qu'une convention collective de mise à disposition pour les agents concernés.

ANNEXES

Annexe n° 1. Schéma de la zone portuaire de l'Europort	49
Annexe n° 2. Les études réalisées depuis la genèse du projet Europort	50

Annexe n° 1. Schéma de la zone portuaire de l'Europort



Source : Établissement public foncier de Grand Est

Annexe n° 2. Les études réalisées depuis la genèse du projet Europort

<i>Thématique</i>	<i>Année</i>
<i>Études préalables site du parc à fonte</i>	2005
<i>Étude flux de déplacement et infrastructures</i>	2006
<i>Étude de faisabilité d'une plateforme tri modale en Lorraine</i>	2009 (fait suite à une étude d'opportunité de 20015/2006)
<i>Étude de faisabilité d'une plate-forme trimodale en Lorraine</i> <i>Dossier de création de ZAC</i>	2009 pour l'étude de faisabilité, septembre 2013 pour le dossier de création
<i>Études géotechniques - diagnostic environnement géotechnique préliminaire (Mission G11) Etude émanations gazeuses</i>	2011 étude géotechnique préliminaire
<i>Étude accessibilité ferroviaire</i>	2012
<i>Dossier de création de ZAC Étude faune flore secteur sud</i>	2013
<i>Étude pré-opérationnelle en vue de la réalisation d'Europort Lorraine</i>	2013
<i>Étude diagnostic et aménagement</i>	2013
<i>Raccordement d'Uckange - Raccordement du Gassion - Dessertes</i>	2013
<i>Amélioration de la desserte du port d'Illange (schéma directeur routier, grands projets prioritaires)</i>	2013
<i>Étude risques géologiques</i> <i>Étude environnementale et géotechnique</i> <i>Étude risques sanitaires – mesures de gestion</i>	2013 pour l'étude environnementale et géotechnique et l'étude sanitaire
<i>Schéma directeur d'aménagement</i>	Septembre 2013
<i>Étude zones humides</i> <i>Étude faune flore Gassion</i> <i>Étude dossier de dérogation</i>	Septembre 2013 pour l'étude milieux naturels, faune et flore ; avril 2012 pour celle du Gassion. Mars 2015 pour le dossier de dérogation 2015 pour le dossier zones humides règlementaires

<i>Thématique</i>	<i>Année</i>
<i>Étude de la qualité de l'air</i>	2015
<i>Étude acoustique et étude vibratoire</i>	Décembre 2015
<i>Dossier de création de ZAC</i>	2016
<i>Dossier de réalisation de ZAC</i>	2016
<i>Dossier de réalisation de ZAC + programme des équipements + étude d'impact, étude d'impact projet, étude d'impact analyse état initial, incidences, infrastructures de transport, compatibilité avec les documents d'urbanisme, méthodologie</i>	Mars 2016
<i>Dossier de demande de financement européen CEF-Transport</i>	2017
<i>Porter à connaissance Crassier d'Uckange – Parc à fonte Porter à connaissance Sopcillage</i>	2022 pour Crassier 2023 pour Sopcillage
<i>Synthèse environnementale</i>	2023
<i>Études géotechniques - diagnostic environnement géotechnique préliminaire (Mission G11) Étude émanations gazeuses</i>	2024 émanations gazeuses

Source/note : syndicat mixte ouvert E-log 'in 4



« La société a le droit de demander compte
à tout agent public de son administration »
Article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

L'intégralité de ce rapport d'observations définitives
est disponible sur le site internet
de la chambre régionale des comptes Grand Est :
www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est

Chambre régionale des comptes Grand Est
3-5 rue de la citadelle, 57 000 Metz

grandest@crtc.ccomptes.fr

www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est