

AUGMENTATION DE L'OFFRE DE REPORT MODAL : PROJET D'EXTENSION DU TERMINAL SUD MULTIMODAL

CONCERTATION PRÉALABLE VOLONTAIRE
SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC
DU 16 OCTOBRE AU 18 NOVEMBRE 2024

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS



TABLE DES MATIÈRES

A. OBJET DE LA CONCERTATION : PROJET D'EXTENSION DU TERMINAL SUD MULTIMODAL

1. Le porteur de projet : Le Port Autonome de Strasbourg	4
L'écosystème partenarial du Port Autonome de Strasbourg.....	8
Le projet stratégique du Port sur le report modal	5
Le positionnement stratégique du Port Autonome de Strasbourg	6
2. Présentation du projet	8
Contexte environnemental du projet	8
Aménagements prévus	10
Phasage du projet.....	11
Cout du projet.....	12
Calendrier prévisionnel	13

B. L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE SOUS L'EGIDE DE LA CNDP DU 16 OCTOBRE AU 18 NOVEMBRE 2024

1. Une concertation sous l'égide de la CNDP.....	15
2. La démarche et ses objectifs	16
3. Les outils d'information, de mobilisation et de participation	16
<i>Annonce</i>	16
<i>Page dédiée</i>	17
<i>Supports disponibles au lancement</i>	18
<i>Supports élaborés durant la concertation</i>	18
<i>Outils de participation et d'expression</i>	19
3. Le dispositif de la concertation préalable : la volonté d'aller à la rencontre de tous les publics.....	19
<i>En amont de la concertation</i>	19
<i>Dispositif de concertation</i>	20
<i>Rencontres du Port Autonome de Strasbourg sur le projet</i>	21
4. La concertation en chiffres.....	22
<i>Durant les rencontres</i>	22
<i>En ligne</i>	22
<i>Le relais dans la presse</i>	23

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

C. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES PREMIERS ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE.....	25
1. Les enseignements sur la concertation	25
2. Les enseignements sur le projet.....	26
<i>Une opportunité pour la décarbonation du transport de marchandises</i>	<i>26</i>
<i>Un projet clarifié et enrichi par la concertation</i>	<i>26</i>
<i>Des partenariats territoriaux à accroître.....</i>	<i>27</i>
3. Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	27
4. Les engagements du Port Autonome de Strasbourg	30
5. Le suite de la concertation, vers un processus de dialogue continu	
D. LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE AUX DEMANDES ET RECOMMANDATIONS DES GARANTS.....	33
1. Suites à donner à des interrogations n'ayant pas trouvé réponse suffisante	33
2. Recommandations relatives à l'association du public et à la gouvernance du projet	33

A. OBJET DE LA CONCERTATION : PROJET D'EXTENSION DU TERMINAL SUD MULTIMODAL

1. LE PORTEUR DE PROJET : LE PORT AUTONOME DE STRASBOURG

Le Port Autonome de Strasbourg (PAS) est un établissement public créé en 1926. Il a pour mission **d'assurer le développement économique des activités de commerce et d'industries de la zone portuaire** et pour vocation de **favoriser les transports les moins polluants que sont le transport fluvial et le transport ferroviaire**.

Avec plus de 6 millions de tonnes de trafic fluvial, et avec près d'un million de tonnes de trafic ferroviaire, le port de Strasbourg est le deuxième port fluvial français et l'un des principaux ports intérieurs européens. Les sites portuaires s'étendent sur 1 400 hectares à Strasbourg mais aussi sur une façade fluviale de 100 km le long du Rhin, de Marckolsheim au sud à Lauterbourg au nord.

Situé le long de la frontière avec l'Allemagne, le port est directement connecté à 3 des 9 corridors de transport transeuropéens et joue - notamment grâce à ses trois terminaux multimodaux - le rôle de nœud central du réseau de transport.

Grâce à ses services et installations efficaces, et en particulier à son réseau de 100 kilomètres de voies ferrées, le PAS est **un moteur pour le développement du transport multimodal de marchandises**. Il a pu générer une croissance continue des volumes de transport, notamment en termes de trafic de conteneurs. Son trafic de conteneurs atteint près de 350 000 EVP tous modes confondus (+6% par rapport à 2021).

Avec l'importance de sa zone industrialo-portuaire, le PAS constitue une opportunité remarquable de couplage et de complémentarité des terminaux fluviaux et ferroviaires, et des zones accueillant des activités de production (logistique, commerce de gros et industrie). La valorisation de cette ressource foncière représente une véritable opportunité dans un contexte où les politiques publiques, et en particulier la réglementation ZAN (zéro artificialisation nette), interdira à terme la consommation de nouveaux espaces et incite dès aujourd'hui à la densification des activités sur les zones d'activités existantes.

Le port de Strasbourg est pleinement inséré dans son territoire métropolitain, et est attentif aux attentes des riverains en matière de protection de l'environnement et de respect du cadre de vie ; veillant à temporer les éventuels effets induits des activités industrielle et logistiques.

Le port est un vecteur économique indéniable non seulement pour la Métropole mais aussi plus globalement pour l'ensemble du territoire régional. En effet, les emplois générés par les activités économiques implantées sur les espaces portuaires du port de Strasbourg (500 entreprises au total) se chiffrent à 27 000 dont 10 000 emplois directs.



LE PROJET STRATÉGIQUE DU PORT SUR LE REPORT MODAL

Le 4 septembre 2024, le Port de Strasbourg a partagé son nouveau projet stratégique 2024-2028¹, structuré autour de 4 orientations majeures : la décarbonation des activités portuaires, l'intégration du port dans son territoire, l'action collective et **le développement de la multimodalité**. Parmi les actions retenues pour atteindre cet objectif, figurent notamment, la modernisation du réseau ferroviaire portuaire au niveau de ses accès, pour une meilleure fiabilité, et le projet d'extension du terminal sud : « *en vue du déploiement de solutions logistiques multimodales adaptées aux réalités et aux exigences environnementales du XXI^e siècle* ».

En substance le projet prévoit non seulement d'augmenter la capacité de report modal ferroviaire du territoire de la métropole de Strasbourg et accompagner l'application des mesures du green deal européen, mais également à fiabiliser l'accès ferroviaire de l'ensemble du secteur sud du port, au bénéfice du terminal sud et de l'ensemble des entreprises disposant d'une installation terminale embranchée ferroviaire (ITE).

L'ambition affirmée par le Port autonome dans son projet stratégique 2024-2028 consiste à « *Être le grand port français du Rhin, le plus européen des ports français, cultivant l'excellence et la coopération, au service des territoires et de ceux qui les font vivre.* »

¹ (<https://www.strasbourg.port.fr/actualites/approbation-du-nouveau-projet-strategique-du-port-de-strasbourg-2024-2028>)



Figure 1 : LIAISONS FERROVIAIRES ET FLUVIALES DU PAS (Source : Port Autonome de Strasbourg)

LE POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DU PORT AUTONOME DE STRASBOURG

Le Port Autonome de Strasbourg est implanté au cœur de l'espace rhénan au sein de la Région Grand Est, un territoire présentant une forte dynamique économique et industrielle. Le taux d'emploi industriel est supérieur à celui de la France (16 % pour 12 %) faisant du Grand Est la deuxième région industrielle de France. Également deuxième région exportatrice de France, le Grand Est génère des flux de marchandises importants, conditionnant ainsi sa compétitivité à l'efficacité des chaînes logistiques du territoire.

Ce territoire, situé sur la frontière franco-allemande, est relié aux grands corridors européens de transport dont les 3 corridors multimodaux fleuve/route/fer suivants :

- Le corridor Mer du Nord – Rhin – Méditerranée, qui s'étend de l'Irlande à la Méditerranée de part et d'autre des Alpes ;
- Le corridor Atlantique qui relie Lisbonne et Le Havre à Paris et à Strasbourg ;
- Le corridor Rhin-Danube qui relie les régions de Strasbourg et de Francfort à la mer Noire via le Sud de l'Allemagne, Vienne, Bratislava et Budapest.

La localisation du port de Strasbourg lui assure également une connexion aux grands ports européens à travers le Rhin, l'un des corridors fluviaux les plus actifs en Europe, offrant des

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

liaisons fluviales à grande capacité. Le port de Strasbourg est ainsi directement connecté aux ports de Rotterdam et Anvers, catalyseurs de l'économie mondiale, relayés notamment par le puissant port de Duisbourg (premier port fluvial d'Europe).

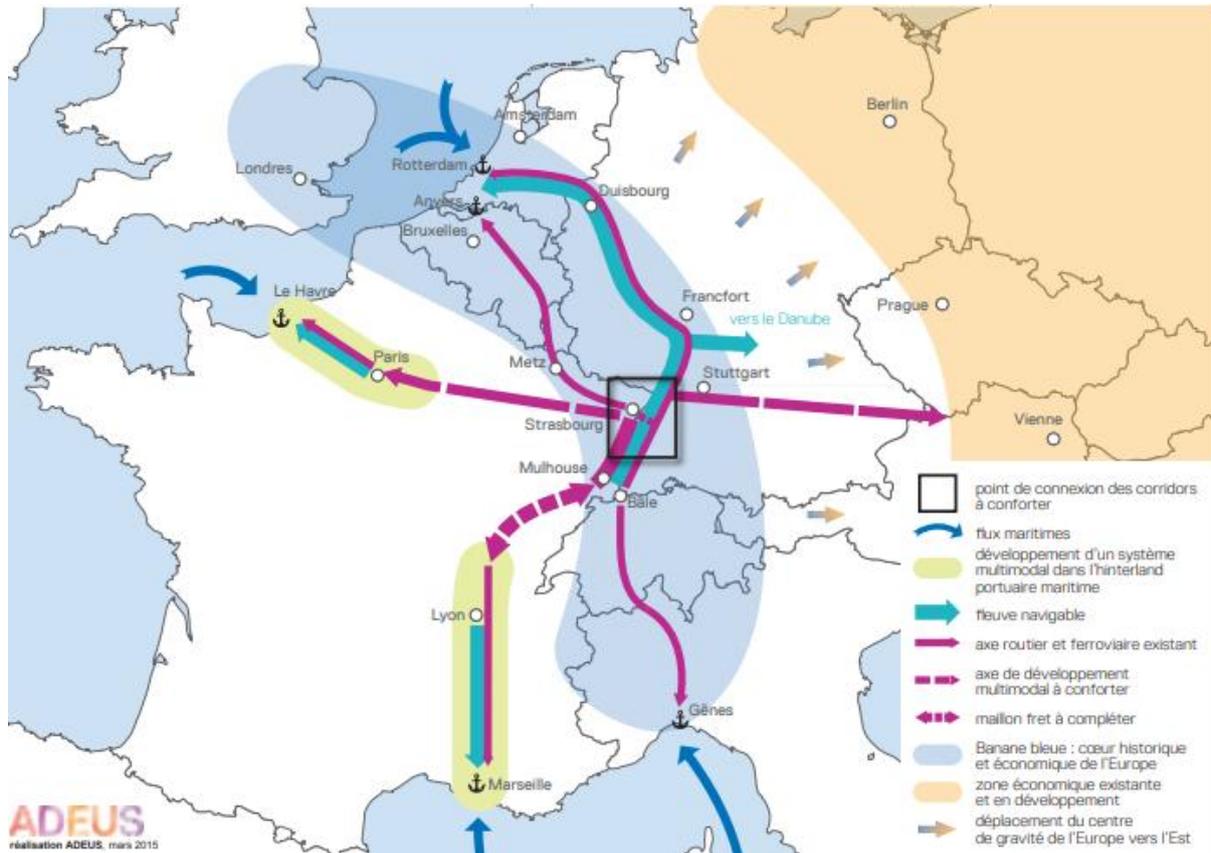


Figure 2 : ENJEUX DE CONNEXION DE L'EUROMÉTROPOLE AUX CORRIDORS (source : ADEUS 2015)

La performance de ces connexions représente un enjeu vital pour la compétitivité du territoire euro métropolitain et pour ses composantes économiques, en particulier le port de Strasbourg : les entreprises régionales qui importent ou exportent des marchandises utilisent les services du port de Strasbourg et de ses terminaux. Le port capte ainsi plus de 50 % du trafic conteneur régional à destination ou en provenance de la mer du Nord pour les exports intercontinentaux, ***situant sa zone de chalandise naturelle dans un rayon d'environ 100 kilomètres.***

L'ÉCOSYSTÈME PARTENARIAL DU PORT AUTONOME DE STRASBOURG

Héritier d'une histoire très riche, le port de Strasbourg a noué une relation très particulière avec ses agents, mais aussi avec ses partenaires externes. C'est ainsi tout un collectif qui œuvre au quotidien pour le développement du port, pour la prospérité de la place portuaire et pour la cohésion du territoire. Une centaine d'agents du port de Strasbourg, environ 200 agents du groupe Ports de Strasbourg, contribuent au développement d'une zone industrialo-portuaire riche de 10 000 emplois et d'un territoire mobilisant 27 000 salariés au total. Ces activités, et le développement économique et social qui en est issu, s'appuient sur le capital humain d'un collectif particulièrement engagé, attaché à ses valeurs et conscient de ses responsabilités.

C'est pour renforcer les facteurs de cohésion entre le port et sa place portuaire qu'a été créé en fin d'année 2023 un **conseil consultatif de développement**, en vue d'associer la place portuaire aux choix stratégiques. Ce conseil comprend 27 membres répartis en quatre collèges sous la présidence de M. Jean-Luc HEIMBURGER, président de la chambre de commerce et d'industrie Alsace Eurométropole : représentants de la place portuaire (armateurs, logisticiens, industriels...), salariés des entreprises portuaires, représentants de l'État et des collectivités territoriales, personnalités qualifiées (experts et universitaires, acteurs du monde économique...).

2. PRÉSENTATION DU PROJET

Afin d'apporter une réponse aux ambitions de réduction des émissions des gaz à effet de serre définies dans l'ensemble des politiques publiques – que ce soit à l'échelle européenne, à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ou à l'échelle métropolitaine, (poids lourds) – le Port Autonome de Strasbourg prévoit de conforter l'offre en matière de transport fluvial et plus particulièrement de développer le transport ferroviaire, dans un objectif de réduction de l'usage de modes de transport carbonés routiers.

Pour cela, le port prévoit de renforcer la capacité multimodale du terminal à conteneurs implanté au sud de la zone portuaire, par le réaménagement de ses installations portuaires et ferroviaires. L'objectif est de favoriser le report des trafics de marchandises du mode routier vers le mode ferroviaire ou le mode fluvial.

CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

Présenté en décembre 2019, le Pacte vert pour l'Europe (« European green deal ») est la feuille de route de la Commission européenne visant à « rendre l'économie européenne durable en transformant les défis climatiques et environnementaux en opportunités dans tous les domaines d'action et en garantissant une transition juste et inclusive pour tous ».

Cet ensemble de mesures vise à engager l'Union européenne sur la voie de la transition écologique, avec pour objectif la neutralité climatique à l'horizon 2050. Pour cela, l'Union

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

européenne et ses États membres se sont engagés à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre dans l'Union européenne d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de 90 % d'ici 2040.

Parmi les domaines les plus concernés, les **transports**, qui eux seuls **représentent 1/4 des émissions de gaz à effet de serre de l'UE**. En 2015, plus de 50% de ces émissions provenaient du transport individuel, suivi par le transport de marchandises en poids lourds à hauteur de 15% des émissions de l'UE². En 2020, ce mode de transport de marchandise représentait plus de 50% du fret européen³. Selon les prévisions de Commission européenne, le transport de marchandises devrait augmenter d'environ 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050.

En matière de transport des marchandises, **le report modal est aujourd'hui un enjeu de premier plan pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, en transférant du mode routier, fortement émetteur, des flux vers les modes massifiés ferroviaire et fluvial**. Cet objectif est au cœur des politiques de transition écologique à l'échelle européenne, nationale, régionale et métropolitaine.

Emetteur	Document	Ambition
Commission Européenne	Pacte vert pour l'Europe	Amélioration du transport multimodal Fret intérieur routier vers le rail et voies navigables 25% d'ici 2030, 50% pour 2050
France	Loi climat et Résilience	Lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets. Doublement du fret ferroviaire et augmentation de moitié du trafic fluvial d'ici 2030 dans le transport intérieur de marchandise.
Grand Est	SRADDET « Grand Est, région verte »	Transport durable de marchandises, impliquant une part croissante du fret ferroviaire et un renforcement de sa compétitivité.
Eurométropole de Strasbourg	Plan Climat	Action 1.2.4.1 : « Faire évoluer les conditions de livraison pour optimiser la circulation des marchandises à l'échelle de l'agglomération »

Figure 3 : Exemples de documents cadres en faveur du report modal du transport de marchandises

Au-delà de ces objectifs, le transport fluvial est également impacté par le changement climatique. La modification du grand cycle de l'eau entraîne des prévisions d'augmentation de

² Données de l'évaluation « 2040 Climate Target » de la Commission européenne

³ Communiqué de presse – 11 juillet 2023 : [Pacte vert : Écologisation du transport de marchandises pour un gain économique supplémentaire et une incidence moindre sur l'environnement](#)

l'intensité des périodes dites de basses eaux durant lesquelles le niveau des cours d'eau vient limiter la navigation intérieure. En réponse à ce phénomène, la réponse est multiple : utilisation de bateaux adaptés aux eaux peu profondes, et/ou, report d'une partie du trafic fluvial sur des trains grâce à des plateformes de transbordement multimodales.

AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

Afin de répondre au besoin de réponse à l'augmentation du report modal, il est nécessaire que le site retenu puisse disposer des aménagements suivants :

- De **voies ferrées de 750 mètres** permettant le traitement de trains longs (standard actuel en France) ;
- De **portiques dédiés aux manutentions ferroviaires** permettant le traitement des trains en simultané ;
- D'un **quai fluvial de 200 mètres**, en dehors des nouvelles installations ferroviaires, permettant d'accueillir les convois rhénans de 200 mètres, et de séparer les flux ferroviaires et fluviaux dans une optique de gain de productivité avec des outils adaptés à chacun des modes ;
- D'un **portique fluvial** dédié au chargement et au déchargement des bateaux ;
- De **locaux techniques** adaptés aux usages futurs, permettant le maintien de l'activité de réparation de conteneurs et la mise en place d'un atelier de réparation des nouveaux engins de manutention ;
- Sur les moyens et longs termes, et sous réserve de la réalité du marché, des emprises nécessaires pour le développement d'une offre de ferroutage par transbordement horizontal (camion ↔ train).

Après recensement et analyse comparative des différents sites possibles, c'est le **terminal conteneurs et colis lourds de la zone sud du port** qui a été identifié comme présentant le meilleur potentiel. Ce terminal a la possibilité de s'étendre sur une parcelle attenante, propriété du port de Strasbourg et libérée à très court terme. Il accueille actuellement un trafic fluvial de 70 000 EVP par an. Son accès est signalé, via les grands axes du réseau routier régional et autoroutier, depuis le sud de la métropole. L'aménagement du terminal à conteneurs sud permet d'envisager le développement d'un service multimodal performant répondant aux enjeux de développement du transport de marchandises local, régional et transfrontalier, en ne mobilisant que des emprises d'ores et déjà artificialisées, avec un moindre impacte sur le milieu naturel, au contraire de la création d'un nouvel équipement.

L'objectif assigné au projet consiste à aménager sur le terminal sud un hub multimodal fleuve / fer / route en capacité de recevoir les trafics continentaux et intercontinentaux, au rythme de 2 à 5 trains longs par jour, tout en maintenant les activités actuelles de manutention de conteneurs et de colis lourds, ainsi que d'entretien et de réparation de conteneurs, essentielles pour les dynamiques économiques et industrielles du territoire.

Les trafics de ferroutage et de transport continental européen seraient ainsi essentiellement assurés par le terminal sud ce qui permettrait au port et à ses deux terminaux nord et sud de proposer une offre complémentaire à l'échelle de Strasbourg.

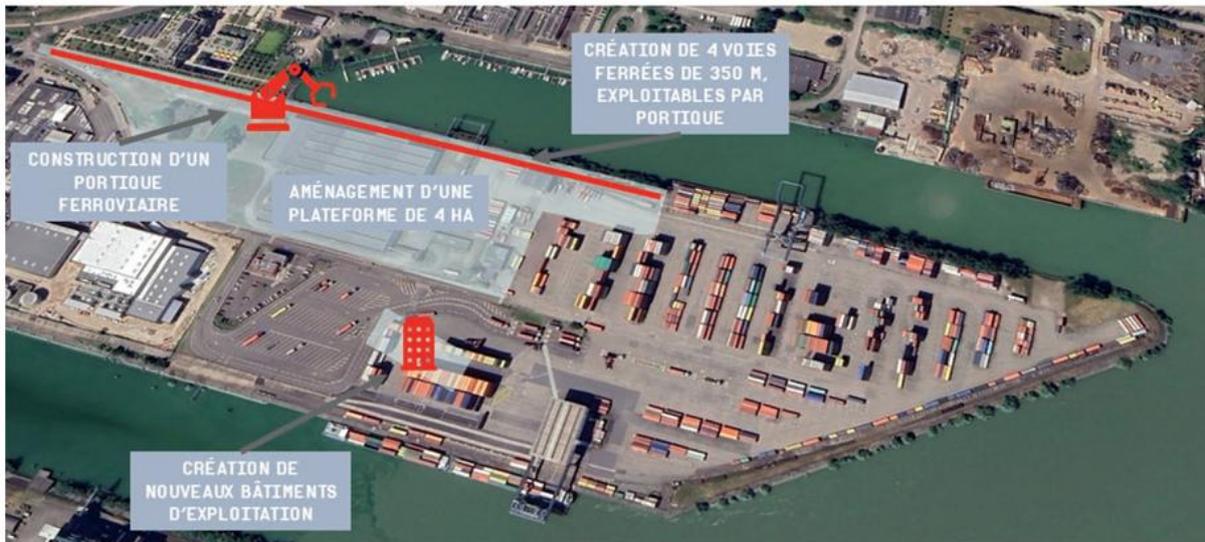
En complément, et en préalable aux travaux d'aménagement du terminal proprement dit, des aménagements des accès ferroviaires à la zone Sud du port seront étudiés et mis en œuvre afin d'améliorer les connexions entre le terminal – et plus largement l'ensemble des sites industriels et logistiques du secteur Sud du port – et les réseaux ferrés nationaux français et allemand.

Le schéma d'exploitation de la zone Sud du port sera restructuré, afin d'organiser de manière optimisée les circulations entre les gares du Port du Rhin (SRH), celle de Neudorf ; enfin, l'ensemble des voies concernées, dont certaines sont aujourd'hui en mauvais état, seront modernisées et électrifiées.

PHASAGE DU PROJET

Afin de permettre le maintien de l'exploitation du site actuel et l'activité logistique de ses clients, et d'accompagner la montée en charge du report modal tout en réalisant les travaux, le projet est prévu en 2 phases de travaux :

La première phase du projet se déploie sur un site industriel de 4 hectares, propriété du PAS, prochainement libéré par Arcelor, situé en limite de l'actuel terminal sud. Cette emprise permettrait de construire 4 voies ferrées de longueurs réduites à 350 m chacune mais autorisant la réception et le traitement par portique de deux trains longs par jour scindés en deux.



La seconde phase du projet prévoit l'extension des 4 voies précédemment créées, la construction d'un portique ferroviaire supplémentaire (éventuellement d'un troisième à terme en fonction de l'évolution du trafic), et la création d'un mur de quai équipé d'un portique dédié à la voie d'eau. Cela permettrait au terminal de traiter jusqu'à 5 trains par jour en vue du transbordement des marchandises entre les modes routiers, ferroviaires et fluviaux.



COUT DU PROJET

L'ensemble des études préliminaires au projet menées à ce jour représentent un budget d'environ 1,70 M€ et ont été financées par le port lui-même à hauteur de 20 %, mais également par l'Union européenne (50 %), l'État (20 %), la région (3,33 %), la Communauté européenne d'Alsace (3,33 %) et la métropole de Strasbourg (3,33 %). Le projet d'extension du terminal sud

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

multimodal représente un montant de travaux estimé à ce jour de 55 M€. À ce stade de la réflexion, les investissements relatifs aux travaux pourraient être répartis ainsi :

En M€	Phase 1	Phase 2	Total
Prix généraux (études, installations de chantier)	1,2	1,8	3
Plateforme	6	9	15
Voie ferrée	2.1	2.8	4.9
Génie civil	2.2	3.3	5.5
Quai		3.8	3.8
Équipements	6.2	13.2	19.4
Bâtiment	3.5		3.5
Total	21.2	33.9	55.1

Les travaux de la phase 1 ont été proposés pour inscription au volet mobilités du contrat plan État-région Grand Est 2021-2027⁴.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



⁴ Document d'engagements sur la programmation et le financement de projets majeurs d'aménagements du territoire. Le CPER Grand Est 2021-2027 s'articule autour de 4 axes : la transition écologique, la compétitivité et l'attractivité du territoire, la cohésion sociale et territoriale, et la coopération transfrontalière.

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

B. L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PRÉALABLE SOUS L'ÉGIDE DE LA CNDP DU 16 OCTOBRE AU 18 NOVEMBRE 2024

1. UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA CNDP

Le code de l'environnement dispose, dans son article R.122-2 et son tableau annexé, que les "opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha" sont soumis à évaluation environnementale (rubrique 39) et, par conséquent, à concertation préalable du public. La superficie totale du projet d'extension du terminal sud est de 16 ha environ.

En outre, le projet prévoit l'extension d'un mur de quai fluvial. Le montant estimé de réalisation de l'ouvrage est supérieur au seuil défini aux articles L103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme (1,9 M€). Le projet est alors également soumis à concertation préalable au titre du code de l'urbanisme.

L'article L.121-15-1 du code de l'environnement permet de traiter les deux concertations en une seule, sous la condition qu'elle soit suivie par un garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public (renvoi à l'art. L.121-16-1). C'est cette option qui a été choisie par le PAS.

En conséquence, le Port Autonome de Strasbourg a organisé une concertation préalable volontaire entre le 16 octobre et le 18 novembre 2024 avec la participation de deux garants.

Désignés par la CNDP le 3 avril 2024, les garants de la concertation préalable, **Messieurs Désiré HEINIMANN et Philippe MERKLING**, ont veillé à ce que **la démarche se déroule dans les meilleures conditions et dans le respect des principes de la Commission**. Ils se sont assurés de la bonne information du public et de la mise en œuvre de modalités adaptées à l'expression et à la participation de tous. Leur mission a également consisté à rendre compte des questions, observations, propositions formulées par le public durant la concertation, lesquelles visent à discuter et à enrichir le projet.

Un travail préparatoire a été mené en réalisant une étude de contexte auprès de différentes parties prenantes qui représentaient un large éventail d'intérêts, incluant des institutions publiques, des associations citoyennes et environnementales, des acteurs économiques liés au port, un représentant universitaire et un collectif d'habitants. Différents enjeux, économiques et de développement, de transport et logistique, environnementaux et de santé publique, d'aménagement urbain de mobilité, d'aménagement urbains et de mobilité ainsi que transfrontaliers ont été soulevés.

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

Les acteurs institutionnels et économiques plutôt bien informés de la nature et des objectifs du projet ont unanimement exprimé leur soutien sur la base d'enjeux économique, de développement et de décarbonation de la chaîne logistique.

Les associations ou collectifs citoyens, peu informés, ont pu exprimer leurs questionnements concernant les enjeux environnementaux, de santé publique et de communication.

La nécessité d'une concertation transfrontalière a été évoquée à plusieurs reprises.

2. LA DÉMARCHE ET SES OBJECTIFS

Pour le projet d'extension du terminal sud multimodal, la concertation préalable a pour objectifs de :

- ✳ Permettre aux participants de prendre connaissance et de débattre de la raison d'être et du bien-fondé du projet mais également des impacts potentiels sur le territoire : l'opportunité de réaliser ou non le projet.
- ✳ Réfléchir aux modalités d'aménagement du terminal en faveur de la décarbonation des transports (via le report modal) et du respect de l'environnement par le projet (gestion des eaux de pluie, préservation des espaces naturels...).
- ✳ Orienter, lors des travaux, vers des aménagements à moindre impact environnemental.

Les questionnements soumis à la concertation préalable ont donc plus particulièrement été les suivants :

- ✳ Pourquoi étoffer l'offre de report modal au sud de la métropole ?
- ✳ Comment aménager les infrastructures du terminal afin de répondre aux objectifs du projet ?
- ✳ Comment limiter les impacts temporaires et permanents du projet ?

3. LES OUTILS D'INFORMATION, DE MOBILISATION ET DE PARTICIPATION

ANNONCE

Conformément à la réglementation, les modalités de participation ont été annoncées 15 jours avant l'ouverture de la période de concertation préalable par les moyens suivants :

- Avis de concertation sur le site du Port Autonome de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet ;
- Avis sur le site de la Commission nationale du débat public ;
- Avis dans la presse locale (L'Alsace et DNA) ;

- Affichage au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- Information sur les réseaux sociaux par le Port Autonome de Strasbourg.

Suite à ces annonces, un relais a également été réalisé sur le site dédié aux concertations de l'Eurométropole de Strasbourg : <https://participer.strasbourg.eu/>



PAGE WEB DÉDIÉE

Une page dédiée à la concertation a été créée sur le site du port à l'adresse : <https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud/>

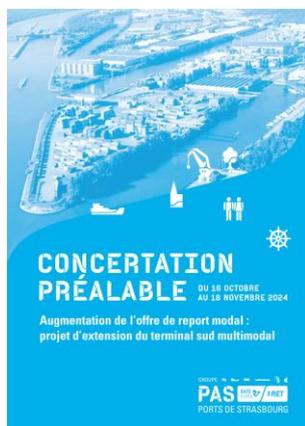
Ouverte dès le premier jour de la concertation, elle permet au public d'avoir accès à tous les éléments du projet :

- dossier de concertation préalable
- support de présentation du projet
- analyse des sites pressentis pour le projet
- éléments de contexte environnemental
- éléments de contexte socioéconomique

Présentant une version française et allemande, elle intègre le calendrier des rencontres publiques et toutes les modalités et actualités de la concertation préalable. Elle permet également, via des formulaires dédiés, de s'inscrire à certains événements, et de déposer des questions ou remarques sur le projet.

Tout le long de la concertation, elle a permis de partager les comptes-rendus des rencontres, les supports de présentation pédagogiques des ateliers et elle présente le bilan de la concertation réalisé par les garants de la concertation depuis le 18 décembre 2024.

SUPPORTS DISPONIBLES AU LANCEMENT



Un dossier de concertation a été réalisé afin de présenter l'ensemble des informations utiles à la compréhension du projet, ses enjeux et ses objectifs. Il a été mis à la disposition du public en ligne sur le site Internet de la concertation, et en version imprimée à l'accueil du siège du Port Autonome de Strasbourg, en mairie, et lors des rencontres de la concertation. 200 ont été imprimés dès le lancement de la concertation et il reste accessible sur le site du projet.

Deux kakémonos ont été réalisés afin de présenter le projet ainsi que les modalités de la concertation. Affichés à toutes les rencontres sur le projet, ils ont permis aux participants de découvrir ou de se rappeler rapidement les principaux éléments clés du projet d'extension du terminal sud et des différentes rencontres prévues à son sujet.

Des flyers d'information ont également été réalisés afin d'assurer une transmission rapide des informations. Imprimés en 250 exemplaires, ils ont été mis à la disposition du public à l'accueil du siège du Port, à l'Eurométropole, dans tous les espaces dédiés à cette concertation comme le centre socio-culturel Au-delà des Ponts.

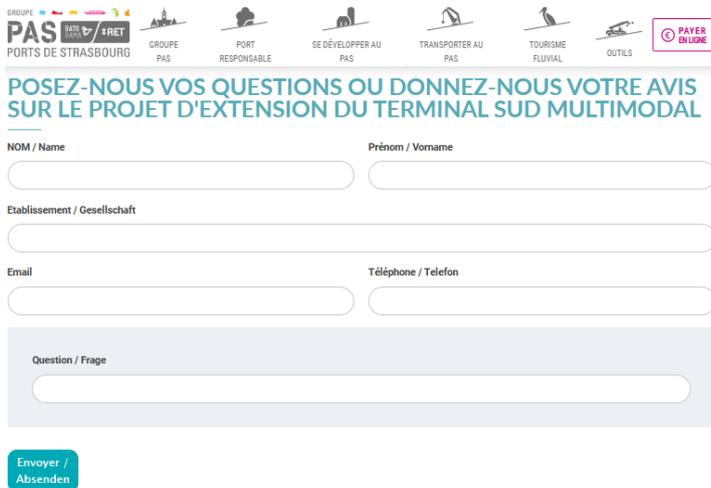
SUPPORTS ÉLABORÉS DURANT LA CONCERTATION

Afin d'animer les ateliers tout en veillant à mettre l'ensemble des participants au même niveau de connaissance, les bureaux d'études ARTELIA, BOMA, et CombiConseil ont réalisé des livrets pédagogiques. Ces documents portaient respectivement sur **le report modal et la logistique du transport de marchandises, l'éco-conception des bâtiments industriels et l'optimisation foncière des terminaux portuaires**. Ces supports sont accessibles sur la page internet du Port dédiée à la concertation.

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

OUTILS DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION

Afin d'assurer l'expression de l'ensemble du territoire, le Port Autonome de Strasbourg a mis en place de multiples modalités d'expression :



The screenshot shows a web form titled "POSEZ-NOUS VOS QUESTIONS OU DONNEZ-NOUS VOTRE AVIS SUR LE PROJET D'EXTENSION DU TERMINAL SUD MULTIMODAL". At the top, there is a navigation bar with logos for "PAS PORTS DE STRASBOURG" and various project categories: "GROUPE PAS", "PORT RESPONSABLE", "SE DÉVELOPPER AU PAS", "TRANSPORTER AU PAS", "TOURISME FLUVIAL", "OUTILS", and "PAYER EN LIGNE". The form fields include: "NOM / Name" and "Prénom / Vorname" (two input boxes), "Etablissement / Gesellschaft" (one input box), "Email" and "Téléphone / Telefon" (two input boxes), and "Question / Frage" (one large text area). A blue "Envoyer / Absenden" button is located at the bottom left of the form.

La page internet dédiée au projet disposait d'un formulaire permettant aux participants de contribuer. Cela leur permettait ainsi de se renseigner en parcourant les documents disponibles ou en regardant les enregistrements des réunions puis de contribuer de manière éclairée sur le projet.

Une adresse mail dédiée au recueil des contributions avait également été créé afin de s'adapter aux usages des habitants.

Enfin, des registres imprimés ont été réalisé et disposé dans les mairies de Fegersheim, Illkirch Graffenstaden, Ostwald, Eschau, ainsi qu'à l'Eurométropole de Strasbourg, au Centre Social et Culturel - Au-delà Des Ponts à Strasbourg et au siège du Port durant toute la durée de la concertation. Un registre était également dédié aux temps de rencontres hors de ces lieux afin de permettre aux participants des visites de site notamment de pouvoir contribuer directement à l'écrit s'ils le souhaitaient.

3. LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION PRÉALABLE : LA VOLONTÉ D'ALLER À LA RENCONTRE DE TOUS LES PUBLICS

EN AMONT DE LA CONCERTATION

Durant la phase préparatoire de la concertation, le Port Autonome de Strasbourg a organisé son premier petit-déjeuner des entreprises du Port le 13 septembre 2024. De part, l'avancement

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

du projet et le début imminent de la concertation préalable, ce petit-déjeuner a été l'occasion pour le Port, de présenter, les principaux éléments des études préalables, aux entreprises présentes, ainsi qu'à l'Europe, financeur de ces études, et d'annoncer l'ouverture de la concertation conduite sous l'égide de la CNDP.

Ce petit-déjeuner des entreprises du Port a ainsi permis d'échanger sur le projet avec 50 participants.

DISPOSITIF DE CONCERTATION

La préparation de la concertation avec les garants a permis l'élaboration d'un dispositif permettant de présenter le projet et de mobiliser les habitants lors de temps d'échanges.

LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION

 2 RÉUNIONS PUBLIQUES <i>(entrée libre)</i> Une réunion publique d'ouverture → 16 octobre 2024 à 18h aux Studios du Rhin, 2 rue du Rhin Napoléon, Strasbourg. Une réunion publique de restitution → 18 novembre 2024 à 18h aux Studios du Rhin, 2 rue du Rhin Napoléon, Strasbourg.	 3 ATELIERS DE CONCERTATION <i>(sur inscription sans jauges)</i> → 23 octobre 2024 de 9h à 11h au siège du Port autonome de Strasbourg, 1 rue du Port du Rhin, Strasbourg. • Comment réduire les kilomètres camion sur le territoire ? Pourquoi faire du ferroutage dans un Port ? • Quels impacts sanitaires au projet ? • Comment construire un bâtiment industriel durable ? • Comment augmenter la capacité du terminal tout en optimisant son emprise foncière ?	 VISITE DU SITE DU PROJET → 23 octobre 2024 • À pied entre 14h et 15h30 en se rendant au Terminal SUD, Rhine Europe Terminals, 20 rue Saint-Nazaire, Strasbourg <i>(entrée libre)</i> . • En bateau à 16h30 durée 2 heures en se rendant à l'embarcadère Citadelle au 15a rue de Nantes, Strasbourg <i>(sur inscription par le site internet de la concertation, places limitées)</i> .
 1 TEMPS D'ALLER VERS	Petit-déjeuner → 8 novembre 2024 à 8h au Centre Social et Culturel Au-delà Des Ponts	

De part un certain nombre de contraintes, des événements n'ont pas pu se faire mais le Port se réserve la possibilité de les organiser dans le temps de la concertation continue.

RENCONTRES DU PORT AUTONOME DE STRASBOURG SUR LE PROJET

Au-delà de ce dispositif grand public, les instances de gouvernance interne du Port ont également contribué au projet.

Ainsi du 6 au 15 novembre, le **Conseil Consultatif de Développement du Port** s'est exprimé lors de la réalisation d'ateliers thématiques en lien avec son projet stratégique, portant **sur la multimodalité, les transitions, les territoires et le collectif**. Ces ateliers ont permis de regrouper 30 personnes sur 4 groupes distincts. Le Port Autonome de Strasbourg a ensuite échangé avec son Conseil Consultatif de Développement le 22 novembre 2024 lors d'une réunion. Ces temps ont permis d'échanger sur la **simulation des besoins du projet, la ZFE et de ses effets induits sur le projet et plus globalement de l'activité de report modal et du fonctionnement de la zone industrialo-portuaire, et l'influence des applications de conseils de trajets pour les camions (Waze)**.



Figure 4 : Excursion BATORAMA organisée avec le CODEV de l'Eurométropole de Strasbourg (Source : [Site internet du CODEV](#))

Le Port a également échangé avec le **CODEV de l'Eurométropole de Strasbourg**, le 7 novembre 2024, lors d'une visite des installations portuaires et du terminal sud par bateau. Regroupant 27 participants, ce temps d'échange a permis d'échanger globalement autour des enjeux de report modal à l'échelle de la métropole, du rôle du port, et du projet d'extension du terminal sud, dans cette nouvelle offre.

Le 31 janvier 2025, a été l'occasion d'exprimer la volonté de mettre en place un espace d'échange à l'échelle métropolitaine autour des enjeux de report modal, de dynamique économique Cette démarche pourrait ainsi permettre, l'expression, d'un dialogue, à la fois, local, qui s'instaure progressivement avec les instances de quartier, et métropolitain par ailleurs, via les instances du Codev. D'autres rencontres suivront durant le premier semestre 2025, pour aboutir sur la démarche engagée.

4. LA CONCERTATION EN CHIFFRES

DURANT LES RENCONTRES

8 évènements	161 participants	22 contributions	265 visionnages de replays (24/01/2025)
Réunion de lancement	5 sur place 10 à distance	6 contributions sur place	179 visionnages du replay (24/01/2025)
3 ateliers thématiques	9 participants	10 contributions	
2 visites de site	8 participants	3 contributions	
Rencontre au CSC	30 participants	2 contributions	
Réunion de clôture	10 sur place 89 à distance	4 contributions	86 visionnages du replay (24/01/2025)

Aucune contribution n'a été inscrite dans les registres en mairie, au sein du Centre Socio-Culturel ou durant les événements.

EN LIGNE

Depuis la fin de la concertation

Sur la page de la concertation FR :

- 308 connexions en cumulés
- Pic le 16 octobre : 90 connexions
- 88 utilisateurs actifs
- Document le plus visionné : dossier de concertation

Sur la page de la concertation DE :

- 21 connexions en cumulés
- 6 Utilisateurs actifs

Le Port Autonome de Strasbourg a également partagé les actualités et les temps forts de la concertation à travers ses réseaux sociaux :

- ❄ 6 publications LinkedIn
- ❄ 24 partages
- ❄ 224 réactions (environ 30 par publication)
- ❄ 2 commentaires

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

Ports de Strasbourg - PAS 4 689 abonnés 3 mois + Suivre

[CONCERTATION PUBLIQUE]
 Augmentation de l'offre de report modal : projet d'extension du Terminal Sud au Ports de Strasbourg - PAS

Ateliers de #concertation : participez à la #transformation !

Le 23 octobre, nous organisons 3 ateliers interactifs au Siège du Ports de Strasbourg - PAS, autour des thématiques clés :

1. #Feroutage et réduction des kilomètres camions
2. #Constructiondurable de bâtiments industriels
3. #Optimisation de l'emprise foncière et capacité du terminal

Votre avis compte pour la réussite de ce projet d'extension du terminal sud #multimodal.

Rejoignez-nous et participez activement à l'avenir du transport dans notre région !

23 octobre de 9h à 11h au siège du Port Autonome de Strasbourg – 1 rue du Port du Rhin.

Inscriptions ici : https://lnkd.in/eEDZW_MH

#Ateliers #FretFerroviaire #hubmultimodal #ConcertationPublique #PAS

Anne-Marie Jean Sophie Roussel Claire Merlin Gaëlle Schauner Jacques L. Elvis Darnault Caroline QUIQUANDON Paul Euvrard Yasmine KERTZINGER Frédérique RYCKELYNCK Boris GOSSELIN FAUVAIN Xavier Hocine Tazibt

 Ports de Strasbourg, actualités du Port Autonome de Strasbourg
strasbourg.port.fr

Ports de Strasbourg - PAS 4 689 abonnés 3 mois + Suivre

[CONCERTATION PUBLIQUE PROJET D'EXTENSION DU TERMINAL SUD au Ports de Strasbourg - PAS]

À l'aube de son centenaire, le #PortdeStrasbourg a lancé son projet stratégique 2024-2028, marqué par des ambitions fortes en matière de décarbonation et de développement de la multimodalité. Le projet d'extension du terminal sud est au cœur de notre stratégie pour répondre aux objectifs (européens, français et régionaux) de report modal de marchandises.

Du 16 octobre au 18 novembre minuit, nous lançons une #concertation publique, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, afin de recueillir vos avis, questions et remarques. Votre participation active enrichira le projet et permettra de mieux répondre aux attentes et aux besoins de notre territoire.

Découvrez les détails de ce projet et participez pleinement à cette concertation en vous rendant sur : https://lnkd.in/eEDZW_MH

Ensemble, construisons un avenir durable pour le transport de marchandises au sein de notre territoire.

#ConcertationPublique #Strasbourg #hubmultimodal

Anne-Marie Jean Sophie Roussel Claire Merlin Gaëlle Schauner Jacques L. Elvis Darnault Caroline QUIQUANDON Paul Euvrard Yasmine KERTZINGER Frédérique RYCKELYNCK Boris GOSSELIN FAUVAIN Xavier

 Lancement de la concertation sur le projet d'extension du terminal sud multimodal - Ports de Strasbourg
strasbourg.port.fr

LE RELAIS DANS LA PRESSE

Le projet d'extension du terminal multimodal sud a également été couvert à travers différents articles dans la presse. Ainsi le 5 septembre 2024, L'Alsace a rédigé un article « Le port de Strasbourg face au réchauffement climatique » présentant le Port, son projet stratégique et le lien avec l'avancée des études sur le projet. Le 27 septembre 2024, DNA a publié un article « L'agrandissement du terminal Sud du port en débat public » présentant les détails du projet et la concertation à venir.



Figure 5 : Article de L'Alsace paru le 5 septembre

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

Strasbourg

L'agrandissement du terminal Sud du port en débat public

Soucieux d'accroître le report modal, le port de Strasbourg projette d'étendre son terminal de manutention Sud en le dotant d'ici 2030 d'un nouveau hub ferroviaire. Au préalable, du 16 octobre au 18 novembre, le public pourra donner son avis dans le cadre de la saisine de la Commission nationale du débat public.

Lors d'une réunion matinale avec les entreprises implantées dans sa zone d'activité, la direction du Port autonome de Strasbourg (PAS) a récemment présenté son projet d'extension et de modernisation du terminal de manutention Sud. L'objectif principal est de réduire le transport routier de marchandises dans notre zone de chalandise. Pour cela, on va y développer nos capacités de transport ferroviaire tout en offrant une nouvelle solution de ferroutage aux chargements locaux, a expliqué Claire Merlin, la directrice générale.

Première phase de travaux en 2026-2027

Créé en 1969, le terminal Sud est à ce jour équipé de deux portiques qui permettent aux équipes de RET, filiale spécialisée du PAS, de transborder les conteneurs maritimes et les colis lourds de la route vers le fleuve et inversement. D'après les derniers plans du PAS, sa surface



Le projet d'extension du terminal Sud comprend notamment la création de quatre voies ferrées de 750 mètres de long. Photo Laurent Réa

(12 hectares) va être agrandie par intégration du site de quatre hectares occupé actuellement par ArcolorMittal.

« On y construira quatre voies ferrées de 750 mètres et on y installera un nouveau portique dédié. Cela nous permettra à terme d'accueillir cinq navettes ferroviaires par jour. Actuellement, on accueille 17 navettes ferroviaires hebdomadaires qui relient notre terminal à conteneurs Nord aux ports maritimes », précise Gaëlle Schauer, directrice générale adjointe.

Ces travaux sont évalués à 18,5 millions d'euros. Inscrits au

contrat de plan État-Région, ils devraient être réalisés en 2026-2027.

Une deuxième phase de travaux, d'un montant estimé de 37 millions d'euros, doit suivre en 2029-2030. « Celle-ci comprendra la création d'une plateforme de ferroutage qui permettra de charger des caisses mobiles sur des wagons à transbordement horizontal, une infrastructure encore inexistante à ce jour en Alsace. Cette phase, pour laquelle le financement n'est pas encore bouclé, verra aussi la création d'un nouveau mur de quai de 200 mètres

de long, le remplacement du portique fluvial et le déplacement des locaux techniques.

Vu l'impact du projet sur l'environnement, le PAS a saisi la Commission nationale du débat public en vue de faire participer les citoyens à l'élaboration du projet. Ceux-ci pourront le faire lors de trois ateliers et trois rencontres publiques qui seront organisés localement entre le 16 octobre et le 18 novembre. À l'issue de cette concertation, le projet fera l'objet d'une étude d'impact avant d'être soumis à enquête publique en 2025.

■ J.T.

Figure 6 : Article de DNA paru le 27 septembre 2024

C. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES PREMIERS ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE

1. LES ENSEIGNEMENTS SUR LA CONCERTATION

La concertation a permis de toucher un nombre restreint d'habitants du territoire. Au travers des temps de rencontres, il est apparu qu'un certain nombre d'aspects du Port était inconnu du grand public.

Dans un premier temps, la localisation du Port, excentré de la ville, entraîne une méconnaissance de ses différents sites, notamment le terminal Sud. Ainsi de nombreux participants aux différents temps ont découvert l'emplacement voire l'existence de ce terminal, plus familiers des activités du terminal Nord.

Un second aspect notable est la méconnaissance des activités du Port. Ainsi lors de la visite de site, les participants se sont principalement intéressés aux conteneurs et à leur traitement par les équipes en charge du Port, indiquant que c'était la première fois qu'ils en voyaient l'activité en direct. Ce temps a également permis de leur présenter les tâches qui incombent au Port sur les aspects d'entretien et de gestion des espaces fluviaux mais également naturels qui entourent les canaux.

Enfin, le sujet du projet soumis à la concertation ; l'aménagement d'un terminal du Port visant à favoriser le report modal du transport de marchandises, reste un sujet pouvant paraître trop technique ou éloigné des activités quotidiennes des habitants, malgré les enjeux actuels auquel il vise à répondre.

Ainsi, la concertation, au-delà du projet qu'elle traitait, a permis d'acculturer les participants au Port, à son travail quotidien et ainsi à son rôle pour l'ensemble du territoire. Les échanges avec diverses associations et instances citoyennes sur ces sujets a permis d'initier une démarche pédagogique sur ces aspects, propice à l'implication d'un plus grand nombre de citoyens sur les sujets futurs portés par le Port.

2. LES ENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET

UNE OPPORTUNITÉ POUR LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

La concertation sur le projet d'extension du terminal sud a permis de faire émerger un avis globalement favorable des participants sur l'opportunité du projet. Diminution du trafic routier du territoire et réduction des émissions de gaz à effet de serre associées, attention portée à la maîtrise des impacts sociaux environnementaux du projet, optimisation du foncier du Port au profit des espaces environnants, volonté d'exemplarité dans la reconstruction, en remplacement d'un ancien bâtiment de maintenance, à déplacer, ... Autant d'aspects du projet en accord avec les aspirations des participants.

Ce ressenti a été partagé par l'ensemble des participants, qu'il s'agisse lors des réunions publiques ou des ateliers, des contributeurs via le formulaire de la page et les utilisateurs des réseaux sociaux, les participants du petit-déjeuner du Centre Socio-Culturel Au-delà des Ponts, ...

UN PROJET CLARIFIÉ ET ENRICHÉ PAR LA CONCERTATION

La concertation préalable, et notamment les ateliers, ont permis de répondre à de nombreuses interrogations mais également de faire émerger un certain nombre de contributions au projet venant ainsi enrichir les orientations prévues par le Port.

Ainsi, la question du report modal ferroviaire et fluvial a été largement soutenue durant la concertation et certains participants ont évoqués les autres ports du Rhin, notamment celui de Kehl, et la possible complémentarité entre leurs projets en cours et l'extension du terminal sud du PAS. Ce dernier a précisé que les activités du port de Kehl sont complémentaires de celles du PAS, chacun disposant de ses marchés et spécificités nationales, malgré des sujets à régler tel que le passage frontière ferroviaire.

Sur les aspects de décarbonation, les participants se sont interrogés sur la possibilité de prévoir une manutention décarbonée sur le futur terminal et ils ont également pu proposer des premiers indicateurs de performance environnementale et économique pour le nouveau bâtiment prévu par le projet. A ce titre, la vision partagée entre le Port et les participants de ce bâtiment démonstrateur, assorti d'un guide de préconisation à partager avec les acteurs économiques de la ZIP et plus largement des autres ports et zones d'activité du territoire.

DES PARTENARIATS TERRITORIAUX À ACCROITRE

Au-delà des instances d'échanges dont le Port fait partie, la concertation a permis de faire émerger de nouvelles réflexions de partenariat à mettre en place ou à renforcer.

La présentation du projet d'extension du terminal sud a marqué le premier petit déjeuner des entreprises du Port, le 13 septembre. Ces temps, amenés à se répéter deux à trois fois/an serviront d'instance d'échange informelle entre le Port et les entreprises afin de partager leurs actualités respectives et consolider une vision collective de l'activité portuaire et de son évolution.

D'autre part, le Groupement des Usagers du Port (GUP), regroupe 85 entreprises de la Zone portuaire et propose plusieurs temps d'échanges sur l'année pour parler des différents projets du Port, et des démarches d'économie circulaire ...

La concertation a également permis de faire émerger un besoin de plus d'échanges entre le Port Autonome de Strasbourg et l'Eurométropole de Strasbourg. Parmi les sujets à traiter ; pousser la réflexion du report modal sur la question du dernier kilomètre des livraisons et la cohabitation harmonieuse entre urbanisation et activités portuaires.

La rencontre du CODEV le 7 novembre a permis d'attirer son attention sur le Port, ses activités et de son rôle dans l'écosystème territorial (green deal européen, logistique urbaine, EIT, transition énergétique ...), pour lequel le CODEV pourrait constituer un niveau de concertation métropolitain., et venir en complément d'une concertation locale.

3. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS AYANT ÉMERGÉ PENDANT LA CONCERTATION

La concertation sur le projet d'extension du terminal sud n'a pas fait ressortir d'interrogation des participants sur les impacts directs du projet. Sa localisation sur des emprises déjà anthropisées du Port et l'attention portée à la gestion des impacts environnementaux ayant pu rassurer les participants.

A l'inverse, les participants aux différentes rencontres se sont principalement interrogés sur les impacts induits par le projet, avec notamment une augmentation du trafic routier à qualifier et une évolution de l'environnement sonore, à mesurer.

Voici une synthèse des principaux points soulevés et des réponses déjà apportées par le Maître d'Ouvrage.

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

1. Question sur la participation à la concertation

Lors de la réunion de clôture il a été demandé aux garants quelles pourraient être leurs recommandations pour augmenter la participation du public

Réponse des garants

Les garants préconisent d'organiser plus de démarches permettant d'aller vers le public qui l'informeront et lui donneront la possibilité de se positionner en ayant eu une information complète, honnête et compréhensible.

2. Questions sur les Flux Routiers

Est-il prévu d'ouvrir le rond-point de la rue de La Rochelle vers la rue Saint-Nazaire, quels aménagements sont prévus rue de Saint-Nazaire pour faire face aux engorgements au niveau du numéro 6 ?

La desserte routière du port par le sud sera-t-elle suffisante ?

S'il y a une augmentation de trafic, comment absorber les flux routiers supplémentaires ? ces flux ont-ils été quantifiés ?

Le développement du Port, je trouve que c'est aussi très bien. J'ai quand même des questions : Est-ce qu'on voit ça à l'échelle globale ? Ce n'est pas parce qu'on diminue les flux de camions à l'échelle globale qu'on va diminuer les flux de camions à l'échelle locale. Donc, ma préoccupation, c'est quelles vont être les conséquences sur l'autoroute qui donne sur le pont de l'Europe. Quelles vont être les conséquences éventuelles sur les flux, sur cette zone-là ?

Réponse du M.O

Dans le cadre du projet d'extension du terminal sud, le Port Autonome de Strasbourg (PAS) a prévu d'engager une étude de trafic de l'ensemble des flux avec toutes les parties prenantes. Cette étude qui n'est pas encore réalisée apportera une réponse à vos interrogations. Nous ne manquerons pas de communiquer les résultats via notre site internet et dans le cadre de la poursuite de la concertation

3. Question sur les accès cycliste

Est-il prévu de prolonger la piste cyclable rue Saint-Nazaire ?

Réponse du M.O

Rendre la zone portuaire plus accessible à vélo fait partie des priorités de notre établissement depuis le lancement du plan de mobilité employeurs commun du Port de Strasbourg en 2012. Un premier programme d'aménagement cyclable s'achève avec la construction de 9 km de piste (rue du Rhin Napoléon, rue de La Rochelle, rue du Havre, rue de Lorient, rue du port du Rhin, rue du péage, rue du Rohrschollen ...) Un second programme démarrera en 2025 mais ne concernera pas la piste cyclable de la rue Saint-Nazaire

4. Questions sur les nuisances sonores

Quelle est répartition des activités du port entre le jour et la nuit ? La deuxième chose, ce sont les voies ferrées. Si les trains passent bien entre 6 h et 23 h, ce sera bien parce

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

qu'actuellement c'est à 4h30 du matin qu'il y a des trains de marchandises qui passent à côté de chez moi. Les voies ferrées, si elles sont utilisées d'avantage, c'est très bien. Cependant, il faudrait peut-être réfléchir à que ce soit moins sonore parce que les trains de marchandises sont extrêmement sonores. Je pense que c'est aussi lié à l'ancienneté des voies parce que la LGV qui passe on l'entend moins. Donc je préfère les trains aux voitures pour des questions de pollution, mais aussi des questions sonores. Un train finalement, ça berce, quelque part, mais c'est quand même une contrainte. Donc je trouve qu'il faudrait y réfléchir aussi parce qu'on va monter en charge à ce niveau-là. On se situe un peu plus vers la ville que Madame, mais nous avons les mêmes préoccupations. A savoir, premièrement, l'incidence sur le trafic déjà aujourd'hui important, notamment sur l'axe de l'avenue du Rhin. Est-ce que ce projet est susceptible d'atténuer l'importance de ce trafic ou au contraire de l'accroître, puisqu'on va encourager tout le monde à venir faire du ferroutage, du multimodal, etc. ? Deuxième chose la question du bruit a été évoquée tout à l'heure. Madame vient de souligner le bruit du trafic ferroviaire. Je vous invite à venir vous installer au bord de l'avenue du Rhin, pas très loin des voies de tram, et vous entendrez à 2 h du matin des camions qui ne respectent aucune réglementation. Les gens ne peuvent plus dormir donc nous aimerions que ces préoccupations soient prises en compte.

Réponse du M.O

Le sujet bruit est une vraie préoccupation pour nous. Des études ont été conduites et on a des projets d'études complémentaires sur ce point-là. On a pris l'attache de structures qui ont de l'expérience sur le sujet et notamment on a ATMO dans le Grand Est, une structure avec laquelle on va travailler à la fois sur les questions du bruit et de la qualité de l'air. On va prendre également l'attache de Airparif qui a une expérience très robuste sur les questions de nuisances ferroviaires en proximité des habitations

5. Question sur la qualité de l'air et l'impact sur la santé

Il a été évoqué la pollution de l'air et en particulier le rejet de particules fines lié au trafic des camions, à la circulation des trains et le stationnement des péniches à quai dans le terminal.

Réponse du M.O

Le port s'est engagé à faire réaliser des mesures et des études sur la qualité de l'air en s'appuyant sur des organismes comme ATMO Grand Est.

6.Question sur la gestion du risque industriel

Il a également été évoqué le manque d'informations des riverains et riveraines du terminal nord par rapport aux risques industriel et la conduite à tenir en cas d'accident significatif

Réponse du M.O

Bien que ce problème dépasse le cadre de la concertation de l'extension du terminal sud et est plutôt du ressort des autorités soit de l'état ou l'Eurométropole, le Port Autonome a bien pris en considération ce problème et répond que d'une part une étude de danger sera réalisée dans le cadre du projet d'extension du terminal sud et que d'autre part il prendra l'attache pour en référer aux autorités en charge de la gestion de ce problème

7.Question sur la Pollution de l'eau

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

Au regard des questions posées, il nous semble que certains sujets n'ont pas été abordés. La pollution de l'eau, l'impact de la pollution lumineuse. Nous notons avec intérêt la volonté de transparence affichée par le PAS. L'enquête publique programmée sur 3 mois avec des moments d'échanges est une bonne chose

Réponse du M.O

Nous comprenons parfaitement l'importance des sujets que vous soulevez notamment en ce qui concerne la pollution de l'eau et l'impact de la pollution lumineuse. Ces aspects sont essentiels pour garantir un développement équilibré et respectueux de l'environnement au sein de la zone industrialo portuaire. À cet égard, le Port autonome de Strasbourg (PAS) tient à souligner que les sujets de l'eau et de la pollution lumineuse qui seront abordés dans l'étude d'impact à venir. Les résultats de ces études seront intégrés dans le processus de décision et partagés en toute transparence. Par ailleurs, nous nous réjouissons de pouvoir collaborer avec Alsace Nature. Ce dialogue constructif permet de prendre en compte les préoccupations et les expertises locales pour ajuster le projet dans un esprit de co-construction. La concertation continue est une opportunité clé pour échanger et enrichir le projet grâce à vos contributions et nous serons ravis de développer les échanges dans ce cadre.

4. LES ENGAGEMENTS DU PORT AUTONOME DE STRASBOURG

Sur le projet soumis à concertation, le PAS prévoit d'ores et déjà d'engager ou de poursuivre un certain nombre d'études parmi lesquelles :

- ✳ Etude du bruit du projet, via une étude complémentaire à celle déjà réalisée en 2024, ainsi qu'une réflexion sur les bruits ferroviaires à l'échelle de la Zone Industrialo Portuaire
- ✳ Etude de trafic des incidences du projet, à l'échelle de la rue de Saint Nazaire mais également du territoire de l'Eurométropole,
- ✳ Etude de la qualité de l'air en partenariat avec ATMO Grand Est, avec la scénarisation des différentes émissions, selon les données des études de trafics
- ✳ Etude de danger propre au projet

Ces études, ainsi que les études de conception, alimenteront l'étude d'impact qui sera réalisée dans le cadre du projet et qui comprendra les volets suivants : état initial, présentation du projet, effets du projet sur l'environnement, mesures d'atténuation, suivi et surveillance.

Concernant les points remontés par les participants relatifs aux activités du Port, celui-ci prévoit de réaliser un travail sur les niveaux sonores ferroviaires et de se rapprocher de la Ville de Strasbourg et de l'état sur les questions de culture et gestion du risque.

La concertation a également permis au Port Autonome de Strasbourg d'instaurer des relations nouvelles avec à titre d'exemple, le Conservatoire des sites d'Alsace et le CODEV, qu'il convient de poursuivre. Elle a également été l'occasion d'intégrer les questions remontées en matière de décarbonation, par :

- ✳ Son conseil de développement, constitué de représentants de la place portuaire, de l'état et des collectivités, ainsi que de personnes qualifiées de structures diverses intéressées par le Port ;
- ✳ Le Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg (GUP) ;
- ✳ Le réseau de Coopérations Locales et Environnementales en Synergies (CLES) ;
- ✳ Le réseau de chaleur R-PAS ;
- ✳ Sa participation au projet CRANE (Climate Resilience and Adaptation Network) associant les ports du Rhin supérieur pour faire face au changement climatique.

5. LA SUITE DE LA CONCERTATION, VERS UN PROCESSUS DE DIALOGUE CONTINU

Enfin, comme annoncé en réunion de clôture de la concertation, le Port Autonome de Strasbourg prévoit la mise en place d'une **concertation continue** de manière autonome sur le projet afin de rendre plus accessible au grand public les éléments du projet jusqu'à l'enquête publique.

Cette concertation continue permettra de faire perdurer le dialogue avec le territoire sur le projet et le Port et ses activités, de partager les avancées des études et ainsi échanger sur l'évolution de la définition du projet.

Son lancement et ses modalités seront annoncées sur les réseaux sociaux du Port ainsi que sur la page dédiée à la concertation autour du projet d'extension du terminal sud multimodal : <https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud/>

Elle pourra s'appuyer sur les recommandations émises par les garants comme

- ✳ Privilégier des lieux de concertation plus accessibles en transport en commun et plus proches des zones habitées
- ✳ Privilégier des temps d'échange sur des jours et horaires plus compatibles avec les contraintes des actifs (Week-end ? horaires plus tardifs ?)

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

- ✿ Eviter la concurrence avec d'autres enquêtes publiques sur la même période
- ✿ Renforcer la communication dans la presse locale et les réseaux associatifs pour mobiliser un public plus large
- ✿ S'appuyer du CODEV et de la ville Strasbourg pour une meilleure mise en avant sur le site dédié à la participation citoyenne
- ✿ Multiplier les actions « Aller-vers » sur des lieux fréquentés par un public plus varié, sorties d'université, marchés...
- ✿ Accentuer les visites du port pour les nouveaux habitants des quartiers proches du port COOP, Starlett, Deux-Rives...
- ✿ Dans le cadre des 100ans du Port, un certain nombre d'animation seront organisées pour faire connaître l'écosystème du port et ses projets au grand public par le différents outils ex-«mallettes pédagogiques », visites etc...

D. LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE AUX DEMANDES ET RECOMMANDATIONS DES GARANTS (VOIR ANNEXE EXCEL)

1. SUITES À DONNER À DES INTERROGATIONS N'AYANT PAS TROUVÉ RÉPONSE SUFFISANTE

2. RECOMMANDATIONS RELATIVES À L'ASSOCIATION DU PUBLIC ET À LA GOUVERNANCE DU PROJET

Demande de précisions et/ou recommandations	Réponse du maître d'ouvrage	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
Suite à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse		JJ/MM/AA AA	
<p>1.L'infrastructure ferroviaire est-elle en capacité quantitative et qualitative pour absorber les trafics anticipés sans générer de nuisances délétères pour les riverains ? Cette question vaut pour les voies d'embranchement au port, ainsi qu'au transit par la gare de Strasbourg. Quelle est la nature et le programme des travaux ferroviaires si tel est le cas ?</p>	<p>- Au niveau capacité quantitative Le nouveau HUB Sud, pourrait faire monter l'offre de 2 à 5 trains longs supplémentaires/jour, soit 27 trains/semaine du lundi au samedi (2 trains le samedi). La capacité du réseau ferré national en intégrant le trafic du REM, dispose encore de sillons pour 2 trains/sens/heure et peut donc largement absorber ce flux supplémentaire. Les gares fret d'Hausbergen et du Port du Rhin, disposent également de capacité, les trains de marchandises ne passant pas par la gare (centrale) de Strasbourg.</p>	-	-

	<p>- Au niveau qualitatif Les voies sont régulièrement entretenues. Voies vers KEHL pour le TGV en 2017, une partie des voies vers le sud de la ZIP en 2024, ainsi que la gare du Port du Rhin en 2021. D'autres travaux d'entretiens sont prévus pour l'extension du terminal Sud.</p>	-	-
	<p>- Pour la gestion des nuisances liées au trafic ferroviaire, il faut bien distinguer 2 zones d'intervention</p> <p>- Le Réseau Ferré Portuaire géré par le port, constitué de voies de services et qui se situe en zone industrielle au coeur duquel se situe déjà le Terminal Conteneurs Sud, sans conséquences donc pour les zones d'habitation les plus proches (Neuhof/Stockfeld), situées à plus d'un kilomètres et séparées par la forêt du Neuhof.</p> <p>- Le Réseau Ferré National géré par la SNCF, constitué de voies ferrées structurantes, avec un apport de trafic par le projet de HUB "négligeable" (cf question 2) par rapport au trafic actuel et donc sans nouvelles nuisances indirectes..</p>	-	-

<p>2. Quantifier, modéliser les impacts acoustiques du projet, en particulier les nuisances liées au trafic ferroviaire.</p>	<p>Une étude acoustique a été réalisée au droit du site en 2023, permettant de quantifier les impacts sonores directs et indirects du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impacts directs (issus du site lui-même) : Le TCS est situé en zone Uxb2 au sens du PLU, soit exclusivement constitué de constructions industrielles à l'exclusion de tout bâtiment d'habitation. En conséquence de quoi les zones d'habitation ne sont pas impactées. - Impacts indirects (trafic routier et ferroviaire hors site) : Les impacts du projet sont faibles et en dessous des contributions sonores limites stipulées dans la réglementation, en se fondant dans la « masse » du trafic existant. <p>Cela étant, le PAS souhaite réaliser des études complémentaires pour mieux prendre en compte les nuisances acoustiques du projet et plus largement de la Zone Industriale Portuaire, avec notamment les nuisances ferroviaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> - A l'échelle du projet, le PAS complétera l'étude de 2023 par une étude complémentaire qui aura pour objectif de mieux modéliser les impacts directs vis à vis de ses riverains industriels, tout en intégrant la mise à jour de la conception même du projet. - A l'échelle de la Zone Industriale Portuaire, le PAS se rapprochera de Airparif qui 	<p>Etude de bruit complémentaire à l'échelle du projet au cours de 2025</p> <p>Contact avec AirParif au cours du 1er sem. 2025</p>	<p>Etude de bruit complémentaire</p> <p>Contact avec AirParif, puis montage d'une convention et / ou d'études complémentaires</p>
---	--	--	---

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

	<p>dispose d'une expérience robuste sur les questions de nuisances ferroviaires.</p>		
<p>3. Clarifier la complémentarité du projet avec le Port de Kehl et les autres terminaux dans un rayon de 300km</p>	<p>Les ports de Strasbourg et de Kehl sont non seulement liés par leur proximité géographique mais également par des relations privilégiées qu'ils entretiennent depuis longtemps. Le Conseil d'administration du Port de Strasbourg est composé de 21 membres dont trois membres issus du Port de Kehl. L'Accord signé à Strasbourg le 23 septembre 1992 entre le Gouvernement de la République française et celui du Land Bade-Wurtemberg a institué des relations croisées entre les deux organes de gouvernance des ports de Strasbourg et de Kehl. Ainsi, le PAS participe au Conseil d'administration du Port de Kehl avec 3 membres désignés par le Conseil d'administration du PAS, le Port de Kehl réciproquement participe de droit aux séances</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

	<p>du Conseil d'administration du Port autonome de Strasbourg à raison de 3 membres également. Par ailleurs, et pour faciliter les relations de coopération entre les deux établissements, un coordinateur / une coordinatrice peut être désigné/e conjointement pour les deux conseils d'administration, ce qui est le cas depuis de nombreuses années également. L'objectif de cet accord était de pérenniser les relations institutionnelles de coopération et de complémentarité souhaitées après la seconde guerre mondiale notamment par une convention passée entre le Port de Strasbourg et le Land de Bade-Wurtemberg le 19 octobre 1951.</p>		
--	--	--	--

	<p>Les 2 ports sont solidement liés géographiquement et institutionnellement et partagent une vision stratégique commune. Forts de leur collaboration, les ports développent ensemble leurs projets.</p> <p>Ce principe de réciprocité et d'échange permet désormais d'aborder des thèmes et des problématiques qui concernent les deux ports de part et d'autre du Rhin. A cet effet, les ports ont conclu les accords suivants afin d'approfondir leur coopération dans un climat de confiance. Les ports s'efforcent d'assurer une planification coordonnée des développements de leur infrastructure. Ce faisant, ils partent du principe qu'une extension des installations de transport combiné dans les deux ports est opportune et tournée vers l'avenir.</p> <p>Les Parties sont ouvertes à une coopération plus poussée avec d'autres ports.</p> <p>La coopération porte en particulier sur les sujets stratégiques suivants, concernant lesquels ils effectueront un travail collaboratif afin de parvenir à une position commune :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massification des flux avec développement des modes doux tels que le fer et le fluvial - Décarbonation, approvisionnement en énergie, développement durable - Mobilité - Développement économique - Meilleure prise en compte des 	<p>Déjà engagé</p>	<p>-</p>
--	--	--------------------	----------

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

	<p>ports au niveau politique et économique</p> <p>La zone de chalandise naturelle du port se déployant sur un rayon d'environ 100km, les terminaux plus éloignés ne sont donc pas concernés par une éventuelle complémentarité d'activité.</p>		
--	--	--	--

<p>4. Clarification sur la réglementation du trafic des poids lourds sur l'avenue du Rhin et plus particulièrement les règles qui régissent les dérogations à l'interdiction de circuler des poids lourds</p>	<p>L'arrêté P2020-015 du 3 mars 2020, toujours en vigueur, stipule que la circulation des véhicules de transport de marchandises en transit dont le P.T.A.C (poids total autorisé en charge) est supérieur à 6 tonnes, est interdit dans le tunnel de l'étoile, sur l'avenue du Rhin et sur la rue François Epailly, dans les deux sens de circulation. Ces interdictions ne s'appliquent pas aux véhicules dont le PTAC est supérieur à 6 tonnes ayant leur origine ou leur destination située à l'intérieur de l'agglomération de la Ville de Strasbourg, sauf entre 22h et 6h (cf. arrêté n° P2020-016 daté du 7 février 2020), où la circulation des poids lourds est interdite dans l'agglomération de la Ville de Strasbourg (le terme d'agglomération doit être entendu dans le sens du Code de la Route, c'est-à-dire matérialisée par les panneaux d'entrée) dans la partie située à l'Est de l'autoroute. Sont néanmoins exclus de cette zone interdite</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le territoire du Port Autonome - Le Contournement Sud - La route du Petit Rhin - La rue du Havre - L'itinéraire du contournement poids-lourds de la Schafhardt (route du Fort Urich – route de la Schafhardt- rue de la Rochelle – rue du Rhin Napoléon – avenue Vitry le François – avenue du Pont de l'Europe) <p>La zone de la RN4 entre le parc</p>	<p>Déjà appliqué</p>	<p>-</p>
--	---	----------------------	----------

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

	<p>de l'Etoile et le Pont de l'Europe ne fait pas partie de cette exclusion et le trafic de tout véhicule dont le PTAC est supérieur à 6 tonnes y est bien interdit de 22h à 6h comme dans le reste du territoire de la Ville de Strasbourg.</p>		
<p>5. Réalisation d'une étude de trafic poids lourds attendus sur les deux voies d'accès au port, avec l'augmentation de l'activité du terminal Sud</p>	<p>Nous rappelons que le choix du site du Terminal Conteneurs Sud a été réalisé notamment car il se situe au cœur de la Zone Industriale Portuaire Sud, directement accessible depuis le réseau structurant de la M353, sans impacter l'Avenue du Rhin.</p> <p>Une nouvelle étude de trafic du type origine/destination sur les flux desservant le TCS sera néanmoins menée pour déceler tous les impacts potentiels sur l'ensemble des axes de desserte. (cf. ci-dessous)</p>	<p>2025 / 2026</p>	<p>Etudes complémentaires</p>

<p>6. Modéliser l'utilisation capacitaire de la desserte routière du port par le Sud, en situation actuelle et future.</p>	<p>Deux études seront menées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une étude à l'échelle de la rue de la Rochelle et de ses carrefours qui consistera à quantifier le trafic, à s'assurer de la capacité suffisante de la rue, et à proposer des aménagements sécurisés pour l'ensemble des flux (piétons, cycles, véhicule léger, poids lourds, Transports Exceptionnels) - Une étude à l'échelle du territoire du PAS et de l'Eurométropole, qui s'appuiera sur une étude de trafic de type origine / destination sur les flux du TCS (cf. point précédant) avec extrapolation des flux futurs. Ces éléments seront testés sur la base du modèle de trafic de l'EMS afin d'en estimer les conséquences, dans la continuité de l'étude de 2023. 	<p>Etude 1 : 2025</p> <p>Etude 2 : 2025 /2026</p>	<p>Etudes complémentaires</p>
---	---	---	-------------------------------

<p>7. Informer le public par rapport au travail spécifique engagé pour permettre au port de bénéficier de deux accès routiers. Plus spécifiquement les actions définies, pour l'interface port-ville dans le contrat de développement, pour la réduction des impacts sur les zones résidentielles</p>	<p>De manière institutionnelle, l'article 4.2.2.1 de la convention Ville-Port (cf. extraits ci-dessous), confirme l'engagement de l'EMS à conserver 2 accès vers le port.</p> <p>" L'urbanisation le long de l'avenue du Rhin, renforce la demande de maîtrise du trafic global, dont le trafic de poids lourds (qui représente environ 7% et en diminution au regard de périodes antérieures), qui pourrait aboutir à terme, à limiter progressivement, le nombre de poids lourds sur cet axe. Cette orientation nécessite de travailler aux conditions d'accès de la zone portuaire pour préserver sa bonne accessibilité tous modes, la fonctionnalité de ses activités et les conditions d'exploitation des entreprises.</p> <p>Compte tenu de l'étalement géographique du port sur un axe Nord-Sud, il est nécessaire que la plateforme portuaire puisse préserver a minima, deux accès performants afin de maintenir l'efficience de sa desserte et les conditions d'exploitations de l'entreprise."</p> <p>" Les parties s'engagent à étudier les différents scénarios possibles, permettant au port de Strasbourg de bénéficier de deux accès routiers de desserte, géographiquement répartis en tenant compte d'itinéraires routiers efficaces et économiquement performants tant dans l'approche de l'agglomération que de la desserte locale du</p>	<p>Arrêté en cours</p>	<p>Respect de l'arrêté municipal</p>
--	--	------------------------	--------------------------------------

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

	<p>port. Cette étude devra prendre en compte les problématiques de santé publique et d'urbanisation, les contraintes environnementales de toutes natures, les perspectives d'évolution de parts modales, d'évolution quantitative et qualitative des parcs roulants, les contraintes économiques et juridiques, les enjeux d'acceptabilité tant des acteurs économiques que de la population."</p>		
	<p>Parallèlement à cela, comme écrit en réponse aux autres interrogations, le Port s'engage à mener à bien les études de mobilités et de gestion des nuisances en interface avec les activités de la zone industrielle portuaire, afin de réduire au minimum possible les impacts sur les zones résidentielles.</p>	-	-
<p>8. Apporter une réponse quand au devenir du raccordement d'accès au port par le Nord</p>	<p>A ce jour, il n'y a pas d'accès Nord prévu au Port. A l'avenir, si ce sujet devait être mis à l'ordre du jour, il serait traité dans le cadre global du contrat de développement pour toute "la zone nord" du port et son accessibilité.</p>	-	-

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

<p>9. Quels sont les critères et leur poids respectifs pour le choix de tel ou tel engin de manutention ?</p>	<p>Les critères de choix des engins reposent sur leur capacité, performance d'une part et sur leurs coûts d'acquisition et d'exploitation d'autre part. Ils sont ensuite à mettre en regard des types de trafics attendus (conteneurs plein/vide, ferroutage, caisse mobile...) et des contraintes de site afin d'optimiser au mieux les couts de construction et d'exploitation d'un terminal. Pour le terminal à conteneurs Sud, la manutention par portique a été privilégiée pour les flux ferroviaires et fluviaux afin de densifier le stockage, réduire les coûts d'exploitation ainsi que les émissions de GES. A contrario, la manutention par chariots élévateurs a été privilégiée pour la gestion des stocks arrière, non accessibles aux portiques, en raison de leurs flexibilités et de leurs capacités de stockage sur 5 à 7 niveaux. Le PAS a néanmoins décidé de réétudier plus finement ce dernier choix afin de voir les possibilités de manutention par portique, permettant d'envisager une "relative" désimperméabilisations de la plateforme, ainsi qu'un meilleur bilan carbone, le tout avec une capacité de stockage accrue.</p>	<p>Le sujet est traité dans le cadre générales des études de conception prévue en 2025 et 2026</p>	<p>Marché de Maîtrise d'Œuvre</p>
--	---	--	-----------------------------------

<p>10. Quels sont les critères et leurs poids respectifs pour le choix entre la manutention verticale et horizontale ?</p>	<p>La différence entre ces 2 types de manutention réside essentiellement entre des infrastructures légères à faible rendement pour la manutention verticale et des infrastructures lourdes à haut rendement pour la manutention horizontale. Pour le terminal à conteneurs Sud, les premières études de conception ont consisté à confirmer la possibilité technique d'implanter un terminal à manutention horizontale. L'étude de marché a toutefois mis en avant la nécessité de régler au préalable la mise en compatibilité des gabarits ferroviaires des tunnels vosgiens afin de pouvoir accéder au marché français du ferroutage. Ces travaux dépendent de SNCF Réseaux et sont programmés à l'horizon 2030 / 2035. Ce type de manutention impose par ailleurs des installations identiques en origine / destination et donc un opérateur disposant d'un réseau de terminaux équipés pour la manutention horizontale. Au vu de ces éléments, le PAS conditionnera cet investissement à la réalisation des conditions rappelées supra. Le PAS ne prévoit pas d'investissement dans un terminal à manutention horizontale au droit du Terminal à Conteneurs Sud au niveau de la phase 1.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
---	---	----------	----------

<p>11. Les emprise du projet et l'espace portuaire sont-ils suffisants vis-à-vis des augmentations de trafic envisagées ?</p>	<p>Les études de conception du nouveau Terminal à Conteneurs Sud ont pris en compte dans leurs calculs les capacités de manutentions ainsi que la place disponible pour le fonctionnement optimal de l'ensemble des opérations de manutention, de stockage et d'exploitation. Les emprises du projet sont donc suffisantes. L'espace portuaire, n'influe pas sur le fonctionnement du terminal.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>12. La complémentarité avec les autres ports rhénans a-t-elle été étudié ?</p>	<p>A l'exception du Port de Kehl, il n'y a pas de complémentarité avec les autres ports rhénans qui sont bien sûr mis au courant de nos projets à titre informatif.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>13. Est-il possible de supprimer la pollution de l'air d'un terminal intermodal avec des engins sur batterie hydrogène ?</p>	<p>A l'heure actuelle, les terminaux fonctionnent majoritairement à l'aide de moteurs thermiques émettant des GES, à l'exception des portiques qui fonctionnent à l'électricité. Comme dans beaucoup de secteur, la profession est néanmoins en pleine évolution pour changer cela et les premiers reach stackers électriques ou à hydrogène ont ainsi vu le jour, ainsi que des reach stackers hybrides ou à biocarburant tel que l'HVO ("Hydrotreated Vegetable Oil" - huile végétale hydrotraitée). Le PAS entend s'insérer dans ce mouvement et étudie avec son exploitant l'ensemble des solutions possibles dans l'aménagement de son futur terminal afin de le rendre le plus propre possible.</p>	<p>Le sujet est traité en parallèle des études de conception en cours (2025 - 2026) avec l'exploitant</p>	<p>Etude complémentaire</p>

<p>14. Le projet prévoit-il d'intégrer dans son périmètre les flux liés au dernier kilomètre ?</p>	<p>Les terminaux sont historiquement des maillons de la chaîne logistique en proposant des plateformes d'échange pour le transport massifié. Ils n'ont pas pour vocation à transporter les marchandises en lieu et place des chargeurs dont c'est le métier. Le projet tel qu'imaginé à ce jour ne prévoit pas d'intégrer les flux liés aux derniers kilomètres. Cela étant, dans une logique de service et de décarbonation du transport, le PAS n'exclue pas de pouvoir offrir ce service ou tout ou moins d'y contribuer dans un objectif de développement durable. Le port pourra également privilégier l'implantation d'acteurs logistiques avec des flottes "propres" ou spécialisées dans ce domaine comme ULS déjà sur le PAS.</p>	<p>Le sujet est traité de manière continue à l'échelle du Port via ses contrats d'amodiation</p>	<p>Orientation stratégique des futurs contrat d'amodiation</p>
<p>15. Quelle pourrait être la complémentarité en termes d'UTI avec le port de Kehl ?</p>	<p>Contrairement à certains autres ports rhénans comme Ludwigshafen ou Mannheim, le port de Kehl ne dispose pas à ce jour de solution de ferroutage. Cependant, selon les résultats de l'étude réalisé par Systra en 2019, et les premiers résultats de l'étude en cours auprès des chargeurs d'Alsace, il serait intéressant de proposer des navettes ferroviaires pour les flux continentaux (FR et UE) au départ des terminaux du port de Strasbourg . Cela permettrait au PAS de développer son offre de report modal (au-delà des flux de conteneurs maritimes) qui permettrait la massification de flux de remorques/caisses</p>	<p>Ce sujet est traité en parallèle des études de conception du TCS, via la démarche commercial du PAS</p>	<p>Démarche commerciale du PAS</p>

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

	mobiles venant et sortant depuis Alsace sur des trajets > 400 km.		
16. Approfondir la réflexion sur les actions ou initiatives possibles pour développer un verdissement (végétal) du terminal	Plusieurs études sont en cours sur le sujet avec une approche Eviter Réduire Compenser - Nouveaux bâtiments d'exploitation en matériaux biosourcés et agrémentés de toits végétalisés - Projet de désimperméabiliser certaines parties de la plateforme du terminal (portiques/voies) pour favoriser l'infiltration naturelle de l'eau dont la possibilité technique sous réserve d'investigations complémentaires et d'un avis, in finé, des services de l'Etat (police de l'eau) et de l'eau de l'EMS - Rénovations des berges naturelles en réintroduisant la biodiversité	Le sujet fait partie intégrante des études de conception en cours (2025 - 2026)	Etudes de maîtrise d'œuvre et études complémentaires si besoin
Recommandations portants sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1. Mettre en œuvre une concertation continue en associant le comité de développement de l'Eurométropole et les	Le port a pris contact avec l'EMS et son comité de développement (CODEV), pour qu'il puisse intégrer dans ses débats, la question du report	Ce sujet est traité dans le cadre des relations	Invitation à participer à la concertation continue du comité de

RÉPONSE AU BILAN DES GARANTS

associations notamment celles qui ont activement participé à la concertation préalable	modal et les enjeux du projet de Hub Sud.	permanent es entre le PAS et l'EMS	développement de l'EMS
2. Organiser une réunion publique pour la présentation des résultats de l'ensemble des études engagées	A réception des études complémentaires, le Port organisera dans ses locaux, des ateliers pédagogiques participatifs pour expliquer et partager les enjeux, les problématiques et les différents résultats.	A réception des études sur 2025 et 2026	Organisation d'ateliers pédagogiques au Port
3. Installer un journal de bord de l'avancement du projet sur le site internet de la concertation	Le site internet du PAS étant en cours de modernisation, nous n'allons pas avant 2026 développer davantage d'outils que ceux existant.	2026	Mise à jour du site internet en 2026
4. Garder le site internet actif tout au long du projet y compris en phase chantier en améliorant nettement son ergonomie et son interactivité notamment dans la rubrique question/réponse	La page du site dédiée à la concertation est toujours ouverte et le restera tout au long du projet. Une refonte du site internet du PAS est prévu en 2025/2026, d'ici là il n'y aura pas d'évolutions quant à la rubrique question/réponse.	-	Mise à jour du site internet en 2026
5. Continuer à garder le contact avec le public jusqu'à la fin des travaux	Le Port va continuer d'échanger avec le public notamment dans le cadre de la concertation continue. Il va notamment développer ses échanges réguliers avec les représentants de quartier afin d'identifier les enjeux pour les riverains. Enfin, dans le cadre du centenaire, le Port va développer des festivités auprès du grand public et des outils pédagogiques autour de la définition et services du Port seront partagés.	Démarche continue	Concertation continue Centenaire du Port Outils pédagogiques