



# CONCERTATION PRÉALABLE

DU 16 OCTOBRE  
AU 18 NOVEMBRE 2024

**Augmentation de l'offre de report modal :  
projet d'extension du terminal sud multimodal**

GRUPE

**PAS**  

PORTS DE STRASBOURG

---

# SOMMAIRE

|  |              |
|--|--------------|
| <b>1 - LA PARTICIPATION DU PUBLIC .....</b>  | <b>P. 7</b>  |
| 1. La concertation préalable du public .....   | p. 8         |
| 2. La Commission nationale du débat public .....   | p. 8         |
| 3. Les garants .....   | p. 9         |
| 4. Les éléments soumis à la concertation .....   | p. 10        |
| 5. Les modalités de participation .....  | p. 10        |
| 6. La suite de la concertation .....   | p. 12        |
| <br>   |              |
| <b>2 - LE PORT AUTONOME DE STRASBOURG,<br/>UN ACTEUR ENGAGÉ... ..</b>                                  | <b>P. 13</b> |
| 1 ... pour l'avenir du transport ferroviaire et fluvial... ..  | p. 14        |
| 2 ... pour son territoire ... ..   | p. 17        |
| 3 ... avec ses partenaires .....   | p. 19        |
| <br>   |              |
| <b>3 - LE PORT, UNE RÉPONSE AU BESOIN CROISSANT<br/>EN MATIÈRE DE REPORT MODAL DU TERRITOIRE .....</b> | <b>P. 21</b> |
| 1. Identification du besoin .....  | p. 21        |
| 2. Le site du terminal sud, le meilleur des sites candidats .....                                      | p. 24        |
| 3. Les conséquences du projet .....  | p. 30        |
| 4. Les effets environnementaux prévisibles du projet<br>– éléments de contexte environnemental .....   | p. 32        |
| <br>   |              |
| <b>4 - QUELLE SUITE DU PROJET APRÈS LA CONCERTATION ? .....</b>  | <b>P. 35</b> |





## PRÉAMBULE DU DOSSIER DE CONCERTATION

Le présent dossier de concertation préalable a pour but de mettre à la disposition du public l'ensemble des éléments d'information afférents au projet **d'extension du terminal sud multimodal\***.

Organisée par le Port Autonome de Strasbourg, la concertation préalable volontaire consiste en une période de participation et de dialogue avec le public. Elle se tiendra du mercredi 16 octobre 8h00 au lundi 18 novembre 2024 minuit.

Ce dossier présente le contexte, les objectifs et les enjeux du projet, explique ses caractéristiques, précise les impacts potentiels connus à ce jour et expose les modalités de participation du public.

Afin d'enrichir les retours issus de la concertation, le Port Autonome de Strasbourg conduira des études complémentaires, notamment socioéconomique mais également une étude d'impact acoustique dans le cadre de la modélisation du projet. Ces études seront alors rendues publiques lors de l'enquête publique qui sera menée dans le cadre de l'analyse du dossier d'autorisation environnementale. Les éléments seront téléchargeables sur le site internet du Port et la page dédiée à la concertation :

<https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud>

---

\* voir glossaire



## ÉDITO DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*Chers lecteurs,*

*À l'aube de son centenaire, le Port de Strasbourg ouvre un nouveau chapitre dans son histoire avec la mise en place de son projet stratégique 2024-2028. Celui-ci porte notamment des ambitions fortes en termes de décarbonation des activités portuaires et de développement de la multimodalité. Au travers de ce dossier de concertation préalable vous est présentée l'une des incarnations de ces orientations, à savoir le projet d'extension du terminal sud multimodal du Port.*

*Pour répondre au besoin en matière d'augmentation de l'offre de report modal ferroviaire, le terminal sud multimodal constitue un élément clé de notre stratégie pour promouvoir la multimodalité et réduire les émissions de gaz à effet de serre. En réaménageant les infrastructures portuaires et ferroviaires, nous souhaitons favoriser le report modal vers le ferroviaire et le fluvial, contribuant ainsi à une logistique plus verte et plus efficiente. Ce projet prévoit la création de nouvelles voies ferrées, l'installation de portiques de manutention polyvalents (conteneur, caisse mobile, semi-remorque...), et la construction de bâtiments dédiés à la réparation des conteneurs et à la maintenance des engins de manutention.*

*La concertation préalable, qui se déroulera du 16 octobre au 18 novembre 2024, est une étape cruciale de ce projet. Elle offre à chacun d'entre vous l'opportunité de s'informer, de questionner et d'exprimer vos avis. Nous sommes convaincus que votre participation active enrichira le projet et permettra de mieux répondre aux attentes et aux besoins de notre territoire.*

*Nous tenons à remercier la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et les garants de la concertation, Désiré Heinimann et Philippe Merkling, pour leur engagement à assurer une démarche transparente et inclusive. Leur rôle est essentiel pour garantir que toutes les voix soient entendues et que le projet soit développé dans le respect des principes de démocratie participative.*

*Nous vous invitons à découvrir les détails de ce projet dans les pages qui suivent et à participer pleinement à cette concertation. Ensemble, construisons un avenir durable pour le transport de marchandises au sein de notre territoire.*

Bien cordialement,

**Claire Merlin**



# LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

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 industrialoportuaire, 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 limiter les inévitables nuisances issues des activités industrielles et logistiques. Le port est en tout état de cause 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.

## CHIFFRES CLÉS

**1<sup>er</sup> port**  
français du Rhin

**1 100**  
hectares d'espace  
portuaire

**6,2 MT**  
de trafic fluvial

**27 000**  
emplois induits

**0,9 MT**  
de trafic ferroviaire

**31 M€**  
de chiffre d'affaires

---

# GLOSSAIRE

**Basses eaux** : Écoulement ou niveau d'eau le plus faible de l'année, mesuré par la hauteur d'eau ou le débit. Durant une période de basses eaux ou d'étiage, le cours d'eau n'occupe que son lit mineur.

**CNDP** : Commission Nationale du Débat Public

**Espèce patrimoniale** : espèce que les scientifiques et les conservateurs estiment importante, pour des raisons écologiques, scientifiques ou culturelles.

**EVP (équivalent vingt pieds)** : Unité de mesure basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds (environ 6 mètres) permettant de simplifier le calcul de la surface de stockage d'un terminal ou d'un navire.

**Ferroustage** : Solution de transport consistant à charger des camions complets sur un train. Selon les contextes, cette solution peut permettre d'éviter des contraintes naturelles ou de limiter les impacts de la circulation des poids lourds (consommation énergétique, trafic routier, ...)

**Friche** : Terrain précédemment exploité (champ, prairie, verger, vigne, jardin...), abandonné par l'Homme et colonisé par une végétation spontanée (espèces héliophiles, rudérales).

**GNTC** : Groupement National du Transport Combiné

**Hinterland** : Zone d'influence et d'attraction économique d'un port

**PAS** : Port Autonome de Strasbourg

**PLU** : Plan Local d'Urbanisme

**SRADDET** : le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires du Grand Est

**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg

**Transport multimodal** : transport utilisant différents modes, essentiellement fluvial et maritime, routier, et ferroviaire ; éventuellement aérien.

**UTI (Unité de transport intermodal)** : structure amovible pouvant être chargée sur différents types de véhicules et permettant le transport de marchandises. Exemples : conteneurs, semi-remorques, caisses, ...

**ZFE-m (Zones à faibles émissions-mobilités)** : Une ZFE est une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte, selon des modalités spécifiques définies par la collectivité. L'objectif est de réduire les émissions de polluants atmosphériques et d'améliorer la qualité de l'air locale, afin de réduire les impacts de la pollution sur la santé des habitants et autres usagers concernés par la ZFE.

**ZAN (Zéro artificialisation nette)** : politique visant à limiter l'étalement urbain en réduisant la consommation des sols naturels ou agricoles. Son objectif est d'atteindre un équilibre entre le développement des infrastructures et la préservation des espaces naturels d'ici 2050.

- 1 -

# LA PARTICIPATION DU PUBLIC



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 renforcer l'offre en matière de transport fluvial et plus particulièrement de 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.

Pour cela, le projet prévoit la création de plusieurs voies ferrées munies de portiques de manutention polyvalents, d'un mur de quai équipé d'un portique fluvial, et la construction de nouveaux bâtiments de réparation de conteneurs et de maintenance des engins de manutention sur pneus. La partie 3 du présent dossier détaille les principes d'aménagements prévus à ce jour.

Du fait de la nature et de l'envergure des travaux prévus, le projet est soumis à une double obligation de concertation préalable avec le public, l'une au titre du code de l'environnement, l'autre au titre du code de l'urbanisme, regroupées conformément à la réglementation au sein d'une unique procédure.



## 1. LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Le code de l'environnement dispose, dans son article R.122-2 et son tableau annexé (rubrique 39), que les « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha » sont soumises à évaluation environnementale et, par conséquent, à concertation préalable du public. Le projet, qui se développe sur une superficie totale de 16 hectares, rentre dans cette catégorie.

Le code de l'urbanisme prévoit par ailleurs, dans ses articles L. 103-2 et R. 103-1, une procédure de concertation pour les aménagements fluviaux d'un montant supérieur à 1,9 M€. Le projet, qui prévoit une extension du quai fluvial du terminal, est également susceptible de rentrer dans cette catégorie.

L'article L. 121-15-1 du code de l'environnement permet de traiter les deux concertations en une seule, sous la condition que celle-ci soit suivie par un garant nommé par la Commission nationale du débat public. C'est cette option qui a été choisie.

En conséquence, le Port Autonome de Strasbourg organise une concertation préalable volontaire qui se déroule du 16 octobre au 18 novembre 2024 avec la participation de deux garants.

## 2. LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC



MA PAROLE À DU POUVOIR

La CNDP (Commission nationale du débat public), créée en 1995, est une autorité administrative indépendante dont la mission est d'informer les citoyens et de faire en sorte que leurs points de vue soient pris en compte avec attention et respect.



FIGURE 1 : LES PRINCIPES DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC



**INDÉPENDANCE**  
Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



**NEUTRALITÉ**  
Par rapport au projet



**TRANSPARENCE**  
Sur son travail, et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet



**ARGUMENTATION**  
Approche qualitative des contributions, et non quantitative



**ÉGALITÉ DE TRAITEMENT**  
Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur



**INCLUSION**  
Aller à la rencontre de tous les publics

Son rôle est de faire respecter et d'assurer la correcte mise en place des procédures de démocratie participative prévues par la loi. Ces procédures permettent l'expression des citoyens sur les projets et les politiques publiques à fort impact socio-économique et environnemental, et d'éclairer les décideurs et maîtres d'ouvrage par les contributions et l'expression du grand public.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site de la CNDP : [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

L'action de la CNDP vise à ce que chacun puisse s'exprimer sur l'opportunité même du projet, ses caractéristiques et ses impacts. Elle veille en particulier à ce que l'information donnée par le responsable du projet soit accessible, complète et compréhensible. L'une de ses missions principales est aussi de mobiliser le plus largement, notamment les publics dits « éloignés », pour qui il est plus difficile de s'exprimer.

Toutes les paroles doivent être entendues avec la même attention et le même respect.



### 3. LES GARANTS

Désignés par la Commission nationale du débat public, **les garants de la concertation préalable veillent à ce que la démarche se déroule dans les meilleures conditions et dans le respect des principes de la CNDP.** Ils s'assurent 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 consiste également à rendre compte des questions, observations, propositions formulées par le public durant la concertation, lesquelles visent à discuter et à enrichir le projet.



#### LE MOT DES GARANTS

*Dans sa décision du 3 avril 2024, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) nous a désignés, Désiré HEINIMANN et Philippe MERKLING, comme garants de la concertation préalable sur le projet d'extension du terminal Sud multimodal du Port Autonome de Strasbourg.*

*Notre rôle est de garantir le bon déroulement et la sincérité de cette concertation, dans le respect des valeurs d'indépendance, de neutralité, de transparence et d'impartialité portées par la CNDP.*

*Nous ne nous prononçons pas sur le fond du projet, mais veillons à ce que vous, public, puissiez participer pleinement à cette concertation. Concrètement, nous serons particulièrement attentifs :*

- À la qualité et à l'accessibilité des informations diffusées
- À la mise en place d'outils variés permettant l'expression de tous
- À la sincérité et à la pertinence des réponses apportées par le maître d'ouvrage

*Nous vous invitons à vous saisir pleinement de cette opportunité pour vous informer, poser vos questions et exprimer vos avis sur ce projet d'extension portuaire et ses enjeux pour le territoire.*

*À l'issue de la concertation, nous rédigerons un bilan qui sera rendu public. Il évaluera le déroulement de la concertation et synthétisera les questions, propositions et observations exprimées. N'hésitez pas à nous contacter pour toute question relative au processus de concertation :*



[desire.heinimann@garant-cndp.fr](mailto:desire.heinimann@garant-cndp.fr)



[philippe.merkling@garant-cndp.fr](mailto:philippe.merkling@garant-cndp.fr)

**Désiré HEINIMANN et Philippe MERKLING, Garants de la concertation**



→ Ils sont également joignables par courrier à : CNDP, 244 Bd. Saint-Germain, 75007 PARIS



## 4. LES ÉLÉMENTS SOUMIS À LA CONCERTATION

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 sont donc plus particulièrement 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 ?

## 5. LES MODALITÉS DE PARTICIPATION

Afin de fournir au public l'ensemble des éléments relatifs au projet et de permettre la participation de tous, plusieurs supports d'information, et différents dispositifs de participation, sont mis en œuvre :

### → L'annonce de la concertation

Conformément à la réglementation, **les modalités de participation sont annoncées au plus tard 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 ;
- Affichage au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- Information sur les réseaux sociaux par le Port Autonome de Strasbourg.

### → L'information sur le projet via le site Internet du Port Autonome de Strasbourg :

La page dédiée à la concertation sur le site du port est accessible, pendant toute la durée de la concertation préalable, à l'adresse : <https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud/>

Elle permet au public d'avoir accès à tous les éléments du projet (dossier de concertation préalable et ses annexes, et tout document pertinent pour une meilleure compréhension du projet). Il intègre le calendrier des rencontres publiques et toutes les modalités et actualités de la concertation préalable. Il permet également, via des formulaires dédiés, de s'inscrire à certains événements, et de déposer des questions ou remarques sur le projet.

### → Le dossier de concertation

Le présent dossier de concertation contient l'ensemble des informations utiles à la compréhension du projet, ses enjeux et ses objectifs. Il est 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.

### → Des supports de communication pour les rencontres de proximité et les réunions publiques

Des panneaux d'information et un diaporama sont réalisés pour informer le public sur le projet, la concertation et les différents temps de rencontres. Ces supports sont déployés lors des rencontres de la concertation.

Durant toute la durée de la concertation préalable, **le public pourra s'informer, poser ses questions ou contribuer** soit :

**Sur la page dédiée à la concertation du site du port** <https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud/> grâce au lien d'envoi de courriel accessible à partir du jour du lancement de la concertation préalable, soit le **16 octobre 2024 dès 8h00**, et fermée le jour de sa clôture, soit le **18 novembre 2024 à minuit**.

→ **Pendant les temps de rencontres et d'échanges :**

réunions publiques, excursion, exposition, réunions thématiques et rencontres de proximité.



**2 RÉUNIONS  
PUBLIQUES**

*(entrée libre)*

**Une réunion publique  
d'ouverture**

→ 16 octobre 2024 à 18 h  
aux Studios du Rhin, 2 rue du  
Rhin Napoléon, Strasbourg.

**Une réunion publique  
de restitution**

→ 18 novembre 2024 à 18 h  
aux Studios du Rhin, 2 rue du  
Rhin Napoléon, Strasbourg.



**3 ATELIERS  
DE CONCERTATION**

*(sur inscription sans jauges)*

→ 23 octobre 2024 de 9 h à 11 h  
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 14 h et 15 h 30**  
en se rendant au Terminal SUD,  
Rhine Europe Terminals,  
20 rue Saint-Nazaire, Strasbourg  
*(entrée libre)*.

• **En bateau à 16 h 30  
(durée 2 heures)**  
en se rendant à l'embarcadère  
Citadelle au 15a rue de Nantes,  
Strasbourg (sur inscription par  
le site internet de la  
concertation, places limitées).

Des rencontres mobiles seront prévues.  
Les dates, lieux et horaires  
seront communiqués sur le site  
de la concertation.

→ **Par courrier ou courriel envoyé à la maîtrise d'ouvrage :**

- Pour les contributions ou questions portant sur le projet et s'adressant au Port Autonome de Strasbourg :

**PORTS DE STRASBOURG**

Pôle Grands Projets  
1 rue du Port du Rhin  
CS 80407  
67002 Strasbourg CEDEX  
[pas@strasbourg.port.fr](mailto:pas@strasbourg.port.fr)

- Pour les contributions ou questions portant sur la concertation et s'adressant aux garants de la Commission nationale du débat public :

**Commission nationale du débat public**

244 Bd. Saint-Germain, 75007 PARIS  
[desire.heinimann@garant-cndp.fr](mailto:desire.heinimann@garant-cndp.fr)  
[philippe.merkling@garant-cndp.fr](mailto:philippe.merkling@garant-cndp.fr)



## 6. LA SUITE DE LA CONCERTATION

Dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, les garants rédigent un **bilan de la concertation** qui est transmis au maître d'ouvrage et à la Commission nationale du débat public. Ce bilan retrace le déroulé de la concertation, la qualité de l'information du public, et la participation du public à la concertation (demandes, suggestions, propositions). Il comporte une synthèse des sujets et des thèmes qui ont fait l'objet d'échanges et observations, les propositions présentées, et, le cas échéant, les évolutions du projet résultant de la concertation préalable.

Les garants formulent également des recommandations à destination du maître d'ouvrage.

Le bilan des garants est public et en libre accès sur le site dédié à la concertation (<https://www.strasbourg.port.fr/concertation-terminal-sud/>) et sur le site de la CNDP (<https://www.debatpublic.fr/extension-du-terminal-sud-multimodal-du-port-autonome-de-strasbourg-5578>).

Deux mois après la publication du bilan des garants, le Port Autonome de Strasbourg présente et publie les enseignements qu'il tire de la concertation préalable et les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour en tenir compte.

**Le bilan de la concertation, ainsi que la réponse des maîtres d'ouvrage, sont joints au dossier de l'enquête publique, pour être portés à la connaissance du public.**



- 2 -

# LE PORT AUTONOME DE STRASBOURG, UN ACTEUR ENGAGÉ...



## 1. ... POUR L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET FLUVIAL...

Le projet d'augmentation de l'offre de report modal ferroviaire du terminal sud du Port Autonome de Strasbourg s'inscrit dans l'ambition des objectifs européens, nationaux et territoriaux en faveur de la réduction des émissions du gaz à effet de serre. Dans le domaine du transport des marchandises, cela passe par le report du transport de marchandises routier vers les modes fluvial et ferroviaire.

### a. De fortes ambitions environnementales

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 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'UE<sup>1</sup>. En 2020, ce mode de transport de marchandises représentait plus de 50 % du fret européen<sup>2</sup>. 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<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Données de l'évaluation « 2040 Climate Target » de la Commission européenne

<sup>2</sup> 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](#)



## COMPARAISON DES MODES DE TRANSPORTS ROUTIER, FERROVIAIRES ET MARITIME/FLUVIAL

(Source : Chiffres clés des transports - Édition 2023, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires)

| Mode de transport  | Routier   | Ferroviaire   | Maritime national et fluvial   |                  | Cumulé |
|--|---|---|--|------------------|--------|
|  |  |  |  |                  |        |
| Émissions de gaz à effet de serre (en Mt CO <sub>2</sub> eq <sup>4</sup> ) | 33,5  | 0,4   | 1,5  |                  | 35,4   |
| Pourcentage des émissions  | 94,63 %   | 1,13 %  | 4,24 %   |                  | 100 %  |
| Volume de transport (en milliards de tonnes-kilomètres <sup>5</sup> )      | 292   | 35,8  | Maritime national  | Maritime fluvial | 334,6  |
|  |   |   | Non disponible   | 6,8              |        |
| Pourcentage du volume  | 87,27 %   | 10,70 %   |  | 2,03 %           | 100 %  |

En France, les enjeux sont les mêmes qu'en Europe, avec une large majorité d'émissions de gaz à effet de serre issus du transport routier<sup>3</sup>.

À l'échelle nationale, le transport routier représentait 87,3 % des flux de marchandises en 2021, contre 10,7 % pour le ferroviaire (quasiment deux fois moins – 18 % – que dans l'Union européenne ou en Allemagne) selon le ministère de la transition écologique.

Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, les émissions des poids lourds représentent 25 % des émissions totales du territoire avec une augmentation de 75 % depuis 1990<sup>6</sup>.

La réduction des émissions issues du transport routier de marchandises représente ainsi un enjeu majeur, que l'on se place à l'échelle européenne, nationale ou territoriale.



<sup>3</sup> Chiffres clés du Climat - <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-du-climat-france-europe-et-monde-edition-2022>

<sup>4</sup> Millions de tonnes en équivalent CO<sub>2</sub> : unité de comparaison des gaz à effet de serre en matière de réchauffement climatique.

<sup>5</sup> Tonnes-kilomètres : unité de mesure correspondant au transport d'une tonne de marchandise sur un kilomètre (par n'importe quel mode de transport).

<sup>6</sup> [Bilan à mi-parcours du Plan Climat](#) de l'Eurométropole de Strasbourg, mars 2024.

## b. Un fort enjeu de report modal vers le transport fluvial et ferroviaire

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.

Le 18 juin 2024<sup>7</sup>, la Commission européenne a adopté un ensemble de mesures visant à renforcer la place du mode ferroviaire dans le transport de marchandises. L’objectif prioritaire est **d’améliorer le transport multimodal** pour acheminer les marchandises, en déplaçant vers le rail et les voies navigables intérieures une part substantielle du fret intérieur passant par la route – à hauteur de 25 % d’ici 2030 et 50 % pour 2050.

En France, la loi climat et résilience du 22 août 2021, portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets,

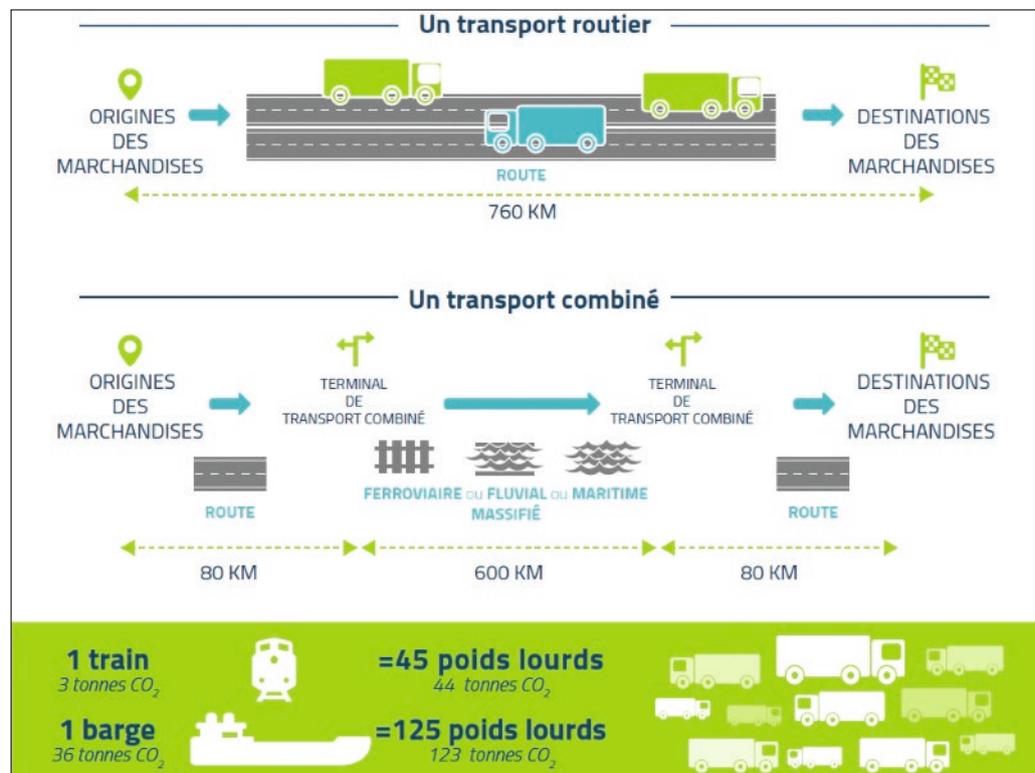
poursuit les mêmes objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que le Pacte vert. Dans son volet relatif à la mobilité, l’article 131 définit que : « *La France se fixe pour objectif de tendre vers le doublement de la part modale du fret ferroviaire et l’augmentation de moitié du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises d’ici 2030, en mobilisant l’ensemble des acteurs publics et privés concernés.* »

À l’échelle de la région Grand Est, plusieurs documents de planification ou réglementaires (SRADDET<sup>8</sup>, démarche « Grand Est, région verte » lancée le 6 juillet 2023 par la préfecture de région et par la région Grand Est...) présentent des objectifs ambitieux en matière de transport durable de marchandises, impliquant une part croissante du fret ferroviaire et un renforcement de sa compétitivité.

Enfin pour répondre aux objectifs du Pacte vert pour l’Europe, l’Eurométropole de Strasbourg a défini dans son Plan Climat l’action 1.2.4.1 : « **Faire évoluer les conditions de livraison pour optimiser la circulation des marchandises à l’échelle de l’agglomération** » ayant pour objectif de promouvoir le transport fluvial et ferroviaire.

**FIGURE 2 : EXEMPLES DE TRANSPORT MULTIMODAL DE MARCHANDISES**

(Source : Ministère de l’Écologie)



<sup>7</sup> Communiqué de presse - 18 juin 2024 : [Paquet « écologisation du transport de marchandises » : le Conseil adopte une position en vue d’une gestion plus efficace des capacités de l’infrastructure ferroviaire et du trafic ferroviaire.](#)

<sup>8</sup> Schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires



Au-delà de cet objectif fondamental de report modal de la route vers le fer et le fleuve, les considérations climatiques conduisent à rechercher une sécurisation du transport fluvial et une polyvalence entre les modes fluvial et ferroviaire. En effet, la modification du grand cycle de l'eau<sup>9</sup> sous les effets du changement climatique peut modifier le régime hydrologique de certains cours d'eau, et augmenter l'intensité des phénomènes dits de « basses eaux » durant lesquels le niveau des cours d'eau peut limiter la navigation intérieure. Face à ce phénomène, de multiples réponses sont envisageables, parmi lesquelles l'utilisation de bateaux adaptés aux eaux peu profondes, mais aussi le report temporaire d'une partie du trafic fluvial vers le mode ferroviaire. Inversement, le mode fluvial peut être mis à contribution en cas de défaillance technique d'une des composantes du réseau ferroviaire. C'est pourquoi une forme de polyvalence entre les modes ferroviaire et fluvial représente un enjeu en termes de résilience des chaînes logistiques massifiées.

### c. Le projet stratégique du Port sur le report modal

Le 4 septembre 2024, le port de Strasbourg a partagé son nouveau projet stratégique 2024-2028<sup>10</sup>, 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**. Cette dernière orientation vise

à développer l'activité ferroviaire avec le même volontarisme que l'activité fluviale, pour positionner le port de Strasbourg en véritable hub multimodal rhénan. Le projet stratégique prévoit le renforcement de la fiabilité et de la performance du réseau ferré portuaire et l'engagement du projet de hub multimodal sur le terminal à conteneurs Sud, « en vue du déploiement de solutions logistiques multimodales adaptées aux réalités et aux exigences environnementales du XXI<sup>e</sup> siècle ».

**80% du trafic ferroviaire en France est réalisé en traction électrique (Source : GNTC). Par rapport au transport routier, cela représente :**

- 85% de CO2 émis en moins
- 59% d'énergie économisée
- 12 fois moins de coûts externes
- 1 million de poids lourds en moins chaque année
- 8 fois moins de pollutions atmosphériques
- 85 fois moins d'accidents

À travers cette orientation stratégique, le port de Strasbourg vise à renforcer la capacité des voies ferrées portuaires, aussi bien en ce qui concerne l'espace portuaire proprement dit que ses accès depuis le réseau ferré national, à développer des équipements modernes et performants de traitement des flux, et à en optimiser les conditions d'exploitation.



<sup>9</sup> Boucle effectuée par l'eau dans la nature : précipitations sur la terre, écoulement dans les cours d'eau, évaporation et transport par nuage

<sup>10</sup> <https://www.strasbourg.port.fr/actualites/approbation-du-nouveau-projet-strategique-du-port-de-strasbourg-2024-2028>

## 2. ... POUR SON TERRITOIRE...

### a. Caractéristiques géographiques et géopolitiques

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. »<sup>11</sup>

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 :

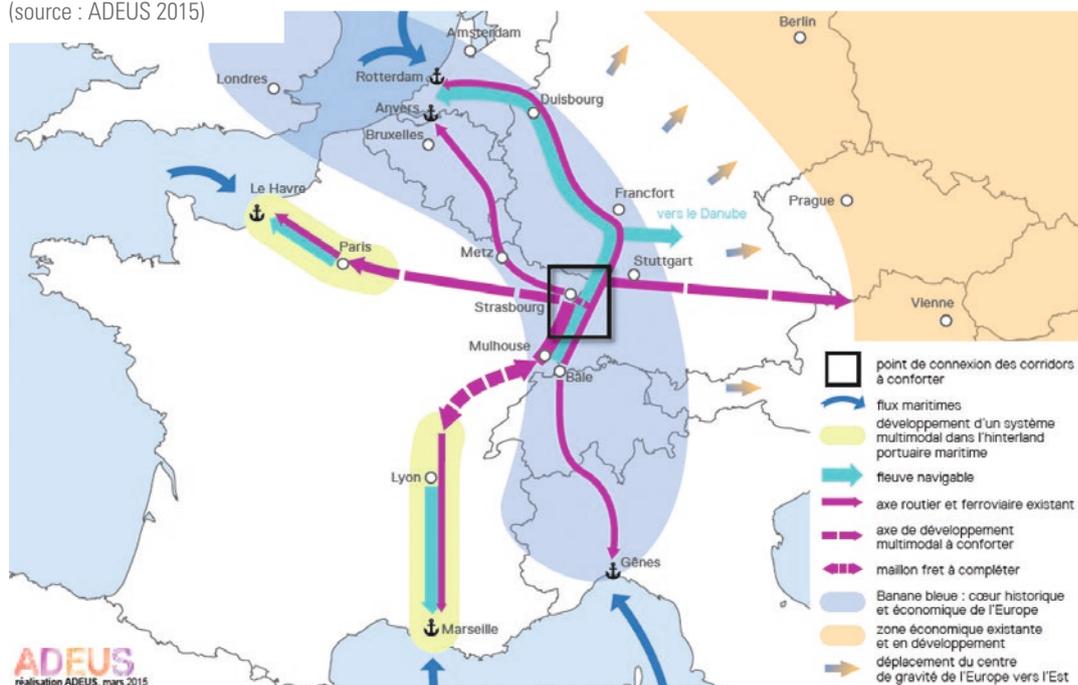
- Le corridor Mer du Nord – Rhin – Méditerranée, qui s'étend de l'Irlande à la Méditerranée de part et d'autre des Alpes ;
- Le corridor Atlantique qui relie Lisbonne et Le Havre à Paris et à Strasbourg ;
- Le corridor Rhin-Danube qui relie les régions de Strasbourg et de Francfort à la mer Noire via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

La carte ci-dessous synthétise le positionnement stratégique à l'échelle européenne du territoire du port et de la métropole de Strasbourg en tant que point de connexion aux corridors ferroviaires et fluviaux. La performance de ces connexions représente un enjeu vital pour la compétitivité du territoire eurométropolitain et pour ses composantes économiques, en particulier le port de Strasbourg.

**FIGURE 3 : ENJEUX DE CONNEXION DE L'EUROMÉTROPOLE AUX CORRIDORS**

(source : ADEUS 2015)



<sup>11</sup> <https://www.strasbourg.port.fr/actualites/approbation-du-nouveau-projet-strategique-du-port-de-strasbourg-2024-2028/>

<sup>12</sup> ORT2L : Observatoire Régional Transports & Logistique de Lorraine



## b. Enjeux socio-économiques et environnementaux

Les entreprises du territoire, tout comme le port, sont confrontées au défi de la résilience et de la robustesse des chaînes logistiques dans un « monde d'après », en perpétuelle adaptation.

Les différentes crises économiques depuis 2008, la pandémie de Covid 19, la pénurie mondiale de matières premières et de composants, la guerre en Ukraine, la crise énergétique et l'augmentation des coûts logistiques et de transport... entraînent la prise de conscience de la dépendance de la France et plus largement de l'Europe sur les questions énergétiques et industrielles.

Du point de vue environnemental, dans le contexte du Pacte vert européen, la tendance est à la réduction de l'empreinte carbone des territoires avec des pratiques logistiques plus vertueuses, pour relever le défi du changement climatique. L'ensemble du secteur est concerné, avec une nécessité de proposer des solutions décarbonées, autant sur le volet énergétique (électrification, mix énergétique...) que sur les infrastructures (éco-conception...) mais également en organisant la mise en place de solutions d'intensification et de massification du report modal.

Le trafic de la région Grand Est, cinquième région française en termes de dynamique logistique, est estimé à 443 millions de tonnes de marchandises par an (source ORT2L<sup>12</sup> publiée fin 2019), tous modes confondus. La particularité de ce trafic est la part importante des flux de transit, qui représentent près de 30 % des flux totaux, et qui sont équivalents aux trafics internes (proche de 145 Mt). Ces données illustrent le positionnement frontalier spécifique de la région sur de grands corridors d'échanges. Le transit et les échanges avec l'étranger représentent 52 % des flux. La multimodalité est une composante importante de ce maillage logistique.

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.

### FIGURE 4 : LIAISONS FERROVIAIRES ET FLUVIALES DU PAS

(Source : Port Autonome de Strasbourg)



<sup>12</sup> ORT2L : Observatoire Régional Transports & Logistique de Lorraine

### 3. ... AVEC SES PARTENAIRES

#### a. Les ports voisins

La Région Grand Est porte une politique forte en matière de développement des solutions portuaires avec les ports rhénans de Strasbourg, de Mulhouse et de Colmar, et avec les ports de la Moselle. Tous ces ports ont en effet des programmes d'investissement importants et des enjeux à développer le report modal.

Sur le Rhin supérieur, la coopération « Upper Rhine Ports » rassemble les ports de Bâle, Weil-am-Rhein, Mulhouse, Colmar, Kehl, Strasbourg, Karlsruhe, Mannheim et Ludwigshafen, à l'initiative du port de Strasbourg. En place depuis 2012, l'enjeu de cette coopération est double : mener plus facilement des projets en commun et réussir le projet de premier Port Community System commun à 3 pays et 9 ports afin de bénéficier de données en temps réel sur les aspects fluviaux et ferroviaires.

**FIGURE 5 : LA COOPÉRATION PORTUAIRE TRI-NATIONALE UPPER RHINE PORTS**

(Source : Rapport stratégique PHENIX, Port Autonome de Strasbourg)





## b. Les collectivités territoriales

Le port de Strasbourg est, un port métropolitain inséré dans son territoire. Les liens entre la gouvernance du port et les collectivités du territoire sont anciens et étroits.

Ces liens ont été renouvelés récemment, lors de la signature en septembre 2023 d'un nouveau contrat de développement, partenariat opérationnel, novateur et ambitieux pour le territoire, entre la région Grand Est, la métropole de Strasbourg, la ville de Strasbourg et le Port Autonome de Strasbourg. Ce contrat organise la coopération des collectivités et du port pour construire un développement harmonieux des activités portuaires et urbaines. Il porte trois enjeux majeurs pour le port : la relation ville-port, le développement économique, la transformation énergétique et environnementale.

En parallèle, le volet mobilités du contrat État-région 2023-2027 est en cours de finalisation. Ce document, qui planifie les investissements de l'État, de la région et des autres collectivités sur les prochaines années, prévoit un soutien important des collectivités publiques au développement du port, et en particulier à une première tranche de développement des capacités multimodales (ferroviaires et fluviales) des terminaux du port de Strasbourg.

## c. La place portuaire et les acteurs associés

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 et à la gestion courante du port. 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...).

Le conseil consultatif de développement sera naturellement appelé à formuler un avis dans le cadre de la présente concertation.



- 3 -

# LE PORT, UNE RÉPONSE AU BESOIN CROISSANT EN MATIÈRE DE REPORT MODAL DU TERRITOIRE



## 1. IDENTIFICATION DU BESOIN

**FIGURE 6 : VUE AÉRIENNE ACTUELLE DE LA BERGE DE TERMINAL CONTENEUR SUD AVEC PORTIQUE FLUVIAL**

(Source : PAS)



## a. Éléments de contexte socio-économique

La région Grand Est, et plus particulièrement le Bas-Rhin, se distingue par son rôle stratégique en matière industrielle et logistique au sein de l'économie française et européenne. Avec un taux d'emploi industriel supérieur à la moyenne nationale, la région abrite des pôles majeurs d'activités industrielles et tertiaires, allant de l'industrie alimentaire à l'automobile en passant par l'édition et la pharmacie. Strasbourg et son Eurométropole concentrent une grande partie des grands employeurs et des infrastructures de transport.

L'activité industrielle reste encore bien présente à l'échelle du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS), avec un taux d'emploi afférent de 16 % (moyenne nationale 12 %). Ainsi, le territoire concentre près d'un million d'habitants réparti sur deux pays, une dynamique démographique transfrontalière plus élevée côté français portée par l'Eurométropole avec 1,9 million d'habitants en 2020, pour une densité de 229 habitants/km<sup>2</sup>, la plaine alsacienne est à la fois le territoire le plus peuplé de la région Grand Est, et le plus dense.

Le Bas Rhin est un point de concentration d'activités productives autant que de fonctions logistiques (y compris le report modal) :

- Les industries de la construction,
- Les industries alimentaires (notamment Biospringer, Lesaffre Panification, les Grands Moulins de Strasbourg sur le port ; Socopa, Herta, Schildis, DR Oetker, Française de Gastronomie, CSM, Cie Française de Chocolaterie et Confiserie dans l'Eurométropole ; Cristal Union, Cemoi, Bestfoods, Mars, Bruno Siebert, Iller, Kronenbourg, Nactis Flavour, Alsacienne Lait, Stoeffler dans l'hinterland 1 h 00-1 h 30),
- L'industrie automobile (Novares dans l'Eurométropole ; Mercedes Trucks, Bugatti dans l'hinterland 1 h 00 – 1 h 30, par exemple),
- L'édition – imprimerie avec une forte typicalité sur Strasbourg et l'Eurométropole,

- La pharmacie - chimie avec une typicalité sur l'Eurométropole et le Bas-Rhin (Lilly, Cosmeurop, Schiller),
- Et enfin les machines et équipements avec une typicalité sur le Bas-Rhin (Flender, Bongard, Holweg).

Et de par sa position géographique, l'Alsace concentre en moyenne 40 000 poids lourds entrants et sortants par jour ouvré, dont 60 % réalisent un trajet d'échange et 40 % un trajet de transit (Enquête de circulation origine destination des poids lourds en Alsace, 2020 – CEREMA).

C'est la raison pour laquelle, les documents de planification prévoient, au titre :

- Du SRADDET de la Région Grand Est : « *Le renforcement et l'optimisation des plates-formes multi-modales* » (règle n°28)
- Du SCOT de la région Strasbourg : « *favoriser le développement de la desserte par voie fluviale et de renforcer le transport combiné voie d'eau-rail* »
- Le DOO<sup>12</sup> du PLU : « *de privilégier autant que possible la desserte par fer ou voie d'eau pour les marchandises* ».

En réponse à ces enjeux, le port de Strasbourg, qui est un outil au service du territoire, se mobilise pour rechercher un site pour développer l'offre de report modal, répondant à des critères de développement durable :

- Sur un site déjà anthropisé ;
- Favorable au report modal, avec une localisation au sein de la métropole, pour limiter les ruptures de charge (de l'ordre 30 mn à l'échelle de l'hinterland) ;
- Avec la présence du fleuve (linéaire de quai fluvial possible de 200 mètres) ;
- Un embranchement ferroviaire au réseau national ;
- Un accès routier, limitant la pénétration dans le cœur de la métropole.



<sup>12</sup> Document d'Orientations et d'Objectifs

## b. La recherche d'un site dédié au développement du report modal

Les perspectives de doublement à terme du trafic conteneurisé ont conduit la direction du port à rechercher un site adapté pour le traitement de ces nouveaux flux.

Actuellement, c'est le terminal conteneurs nord du port de Strasbourg qui accueille la totalité du trafic ferroviaire conteneurisé. La configuration du terminal ne lui permet pas aujourd'hui d'accueillir des trains longs de 750 mètres. Des aménagements de capacité sont envisageables, et pourraient lui permettre d'augmenter à terme son activité, mais pas dans des proportions suffisantes pour permettre un doublement du trafic.

Un site alternatif a donc été recherché dans la zone portuaire, permettant une augmentation significative de capacité.

Les études de faisabilité en vue de l'aménagement d'un nouveau terminal ferroviaire ont été menées au regard des critères suivants : foncier, accessibilité routière, économique, opérationnel ferroviaire, sociétal et environnemental (notamment au regard de la réglementation « zéro artificialisation nette »). À l'issue des recherches, l'analyse multicritères a fait ressortir trois sites sur le domaine du port de Strasbourg que sont la « friche UPM », la « rue de Calais » et le « terminal conteneurs Sud ».

### FIGURE 8 : ANALYSE MULTICRITÈRES DES SITES POTENTIELS

(Source : SYSTRA) – Notation de 1 à 9, du plus favorable au plus défavorable

| Classement | Site                     | Test 1 - Référence | Test 2 - Focus sur le foncier | Test 3 - Focus sur l'opérationnel | Test 4 - Focus sur le critère économique | Test 5 - Focus sur le critère sociétal/ environnemental | Test 6 - Focus économique/ sociétal/ environnemental |
|------------|--------------------------|--------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|---|--|
| S1         | Bassin de l'industrie    | 9                  | 8                             | 7                                 | 6  | 9   | 9  |
| S2         | Friche UPM               | 3                  | 3                             | 3                                 | 2  | 3   | 2  |
| S3         | Terminal Conteneurs Sud  | 1                  | 2                             | 2                                 | 1  | 1   | 1  |
| S4         | Rue de Calais            | 4                  | 5                             | 5                                 | 3  | 2   | 3  |
| S5         | Faisceau de la Breitlach | 5                  | 6                             | 4                                 | 4  | 7   | 5  |
| S6         | Hausbergen               | 7                  | 7                             | 8                                 | 5  | 5   | 7  |
| S7         | Neudorf                  | 8                  | 9                             | 9                                 | 8  | 8   | 8  |
| S8         | Reichstett               | 2                  | 4                             | 1                                 | 9  | 4   | 4  |
| S9         | Herrlisheim              | 6                  | 1                             | 6                                 | 7  | 6   | 6  |

### c. Caractéristiques techniques recherchées

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

- 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 simultanément ;
- 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 ;
- D'emprises nécessaires pour l'éventuel développement d'une offre de ferroutage par transbordement horizontal (camion ↔ train) ;
- 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.

## 2. LE SITE DU TERMINAL SUD, LE MEILLEUR DES SITES CANDIDATS

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. Il dispose par ailleurs d'un accès aisé aux grands axes du réseau

routier régional, en évitant les axes traversants 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 et donc en limitant les impacts sur le milieu naturel.

**FIGURE 9 : TERMINAL SUD DU PORT AUTONOME DE STRASBOURG**

(Source : PAS)



## a. Le projet d'extension du terminal sud, en réponse à l'augmentation du report modal

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 long 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<sup>13</sup> 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 du Neudorf et le site du Breilach ; enfin, l'ensemble des voies concernées, dont certaines sont aujourd'hui en mauvais état, seront modernisées et électrifiées.

## b. Solutions étudiées

Les études préliminaires au projet menées par le port ont permis d'esquisser différents principes d'aménagement, notamment au regard de la position du quai fluvial :

- **Solution 1** : Maintien du quai fluvial actuel, création de 3 voies ferrées longues (+ 1 voie de retour locomotive), 1 portique mixte fluvial et ferroviaire + 2 portiques ferroviaires ;

- **Solution 2** : Maintien du quai fluvial actuel, création de 2 voies ferrées longues (+ 1 voie de retour locomotive), 1 portique mixte fluvial et ferroviaire + 2 portiques ferroviaires ;
- **Solution 3** : Allongement du quai fluvial actuel, création de 3 voies ferrées longues (+ 1 voie de retour locomotive), 1 portique mixte fluvial et ferroviaire + 2 portiques ferroviaires ;
- **Solution 4** : Création d'un nouveau mur de quai fluvial sur le Rhin, création de 3 voies ferrées longues (+ 1 voie de retour locomotive), 1 portique fluvial dédié + 2 portiques ferroviaires ;
- **Solution 5** : Création d'un nouveau mur de quai fluvial sur le bassin Adrien Weirich, création de 3 voies ferrées longues (+ 1 voie de retour locomotive), 1 portique fluvial dédié + 2 portiques ferroviaires ;
- **Solution 6** : Maintien du quai fluvial actuel, création de 2 voies ferrées longues (+ 1 voie de retour locomotive), 1 portique mixte fluvial et ferroviaire + 2 portiques ferroviaires, 1 solution de transbordement horizontal ;
- **Solution A** : Allongement du quai fluvial actuel, création de 3 voies ferrées longues, 1 portique mixte fluvial et ferroviaire + 1 portique ferroviaire, 1 parking poids lourds sur emprises réservées pour solution de transbordement horizontal ;
- **Solution B** : Maintien du quai fluvial actuel, création de 3 voies ferrées longues, 1 portique mixte fluvial et ferroviaire + 2 portiques ferroviaires, 1 solution de transbordement horizontal ;
- **Solution C** : Allongement du quai fluvial actuel, création de 3 voies ferrées longues, 1 portique mixte fluvial et ferroviaire + 2 portiques ferroviaires, 1 solution de transbordement horizontal ;

La **solution privilégiée à ce stade** comprend la création d'un nouveau mur de quai fluvial sur le Rhin, la création de 4 voies ferrées longues, la mise en place d'un portique fluvial dédiée et de deux (trois à terme) portiques ferroviaires, et l'aménagement d'un espace de stockage conteneurs sur des emprises réservées pour une solution de transbordement horizontal.

<sup>13</sup> Solution de transport consistant à charger des camions complets sur un train. Selon les contextes, cette solution peut permettre d'éviter des contraintes naturelles ou de limiter les impacts de la circulation des poids lourds (consommation énergétique, trafic routier, ...)



Le tableau ci-dessous, sans être exhaustif, liste les avantages et inconvénients de différentes solutions étudiées :

|                   | Avantages   | Inconvénients  |
|-------------------|---|--|
| <b>Solution 1</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'intervention sur le milieu aquatique</li> <li>• Emprise réservée pour une solution de transbordement horizontal PL←→Train</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quai de longueur insuffisante pour accueillir les convois rhénans</li> <li>• Impossibilité de traiter simultanément le trafic ferroviaire dense attendu et un bateau</li> <li>• Les portiques ferroviaires qui permettent de passer sous le portique fluvial ne permettent pas de traiter directement les camions.</li> </ul> |
| <b>Solution 2</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem solution 1</li> <li>• 1 voie ferrée en moins = gain de place pour le stockage</li> <li>• Emprise réservée pour une solution de transbordement horizontal PL←→Train</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem solution 1 mais seulement 2 voies ferrées utiles</li> </ul>  |
| <b>Solution 3</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quai de longueur suffisante pour accueillir les convois rhénans</li> <li>• Portiques ferroviaires étendus pour le traitement de camions</li> <li>• Emprise réservée pour une solution de transbordement horizontal PL←→Train</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervention sur le milieu aquatique</li> <li>• Impossibilité de traiter simultanément le trafic ferroviaire dense attendu et un bateau</li> </ul>  |
| <b>Solution 4</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quai de longueur suffisante pour accueillir les convois rhénans</li> <li>• Possibilité de traiter simultanément le trafic ferroviaire dense attendu et un bateau</li> <li>• Portiques ferroviaires étendus pour le traitement de camions</li> <li>• Emprise réservée pour une solution de transbordement horizontal PL←→Train</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervention sur le milieu aquatique</li> <li>• Amarrage des bateaux dans le lit du Rhin (existe par ailleurs sur d'autres sites portuaires)</li> </ul>   |
| <b>Solution 5</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quai de longueur suffisante pour accueillir les convois rhénans</li> <li>• Possibilité de traiter simultanément le trafic ferroviaire dense attendu et un bateau</li> <li>• Portiques ferroviaires étendus pour le traitement de camions</li> <li>• Permet le demi-tour de la locomotive</li> </ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervention sur le milieu aquatique</li> <li>• Ne permet pas de recevoir un bateau colis lourds et un bateau conteneurs</li> <li>• Espace en arrière du portique fluvial trop limité</li> </ul>  |
| <b>Solution 6</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem solution 2</li> <li>• Transbordement horizontal PL←→Train (sans préjuger du système qui serait mis en place)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem solution 2</li> <li>• Capacité de stockage de conteneurs très réduite</li> </ul>   |
| <b>Solution A</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quai de longueur suffisante pour accueillir les convois rhénans</li> <li>• Portiques ferroviaires étendus pour le traitement de camions</li> <li>• Emprise réservée pour une solution de transbordement horizontal PL←→Train</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervention sur le milieu aquatique</li> <li>• Impossibilité de traiter simultanément le trafic ferroviaire dense attendu et un bateau</li> <li>• Ne permet pas le demi-tour de la locomotive (le train doit rentrer en poussant)</li> </ul>   |

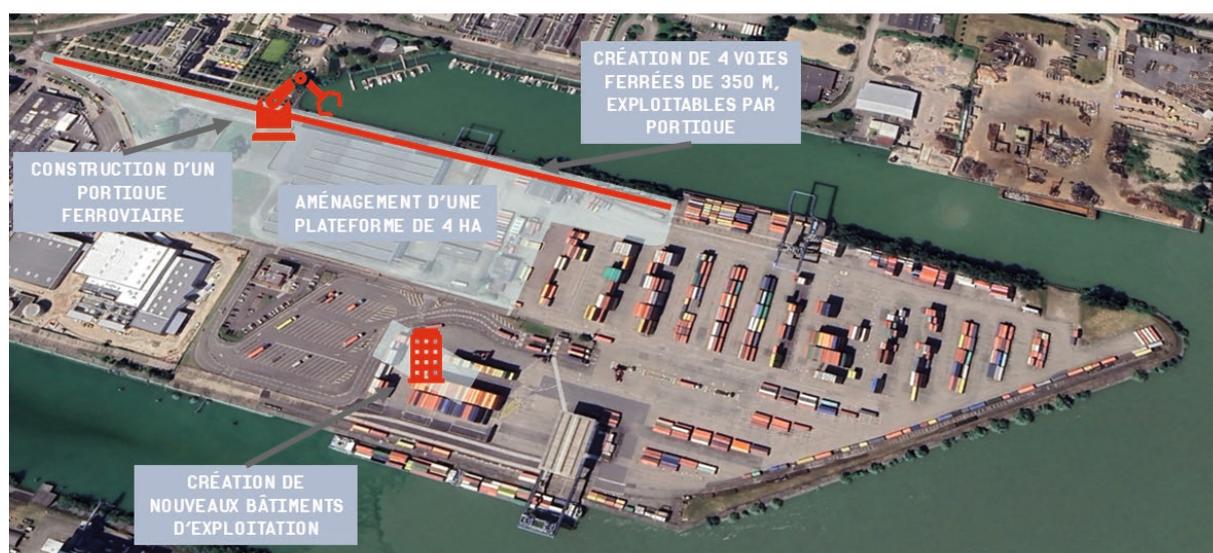
|                             |  |  |
|-----------------------------|--|--|
| <b>Solution B</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Portiques ferroviaires étendus pour le traitement de camions</li> <li>• Transbordement horizontal PL←→Train (sans préjuger du système qui serait mis en place)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impossibilité de traiter simultanément le trafic ferroviaire dense attendu et un bateau</li> </ul>  |
| <b>Solution C</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quai de longueur suffisante pour accueillir les convois rhénans</li> <li>• Portiques ferroviaires étendus pour le traitement de camions</li> <li>• Transbordement horizontal PL←→ Train (sans préjuger du système qui serait mis en place)</li> </ul>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervention sur le milieu aquatique</li> <li>• Impossibilité de traiter simultanément le trafic ferroviaire dense attendu et un bateau</li> </ul>      |
| <b>Solution privilégiée</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quai de longueur suffisante pour accueillir les convois rhénans</li> <li>• Portiques ferroviaires étendus pour le traitement de camions</li> <li>• 4 voies ferrées utiles de 750 m chacune</li> <li>• Emprise réservée pour une solution de transbordement horizontal PL←→ Train</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervention sur le milieu aquatique</li> <li>• Amarrage des bateaux dans le lit du Rhin (existe par ailleurs sur d'autres sites portuaires)</li> </ul> |

### c. Phasage du projet envisagé

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** s'appuie sur l'ancien site industriel de 4 hectares libéré par Arcelor à proximité

immédiate du terminal actuel. Cette emprise permettrait de construire 4 voies ferrées de longueurs réduites à 400 m chacune mais autorisant la réception et le traitement par portique de deux trains longs par jour scindés en deux.





### - 3 - LE PORT, UNE RÉPONSE AU BESOIN CROISSANT EN MATIÈRE DE REPORT MODAL DU TERRITOIRE

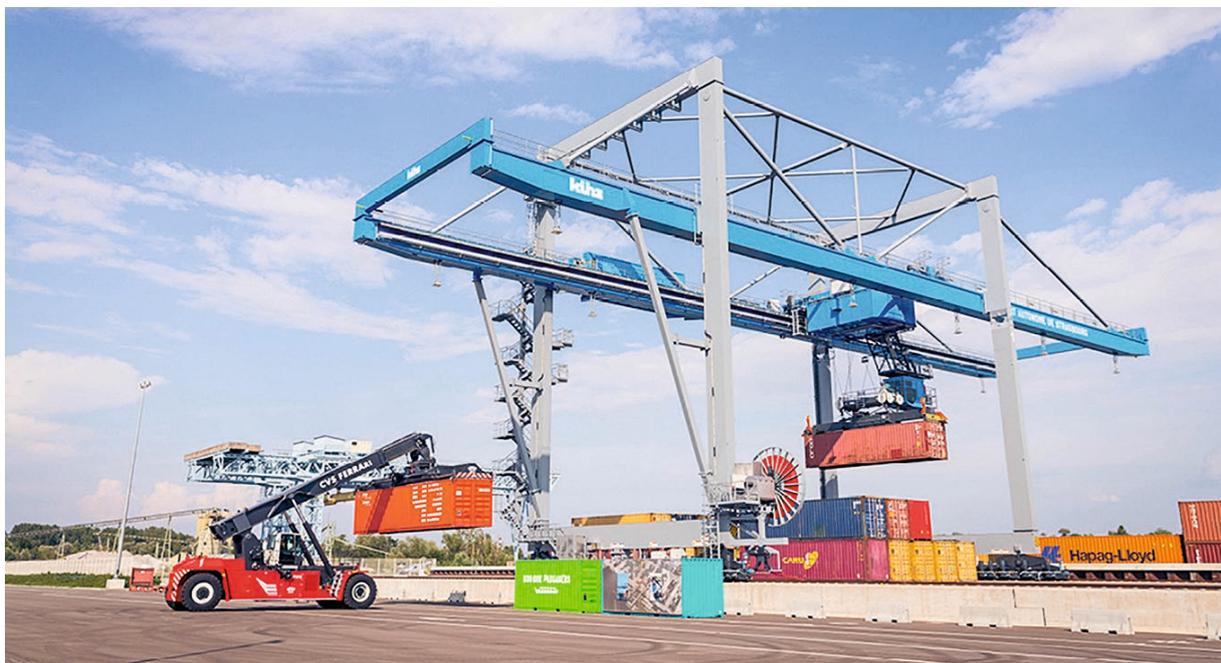
La seconde phase du projet prévoit l'extension des 4 voies précédemment créées, la construction d'un portique ferroviaire supplémentaire (éventuellement d'un troisième à terme en fonction de l'évolution du trafic), et la création d'un mur de quai équipé d'un

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, ferroviaire et fluvial.



**FIGURE 10 : PORTIQUE ET STACKERS AU PORT DE LAUTERBOURG**

(Source : PAS)



## d. Coût global estimatif et montages financiers envisagés

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 %).

Les études de définition du projet qui seront conduites après la concertation préalable n'ont pas encore été chiffrées précisément mais devraient représenter un budget de 300 000 €.

Le projet d'extension du terminal sud 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  | 6,0         | 9,0         | 15          |
| Voie ferrée                                       | 2,1         | 2,8         | 4,9         |
| Génie civil                                       | 2,2         | 3,3         | 5,5         |
| Quai  | 0           | 3,8         | 3,8         |
| Équipements                                       | 6,2         | 13,2        | 19,4        |
| Bâtiment  | 3,5         | 0           | 3,5         |
| <b>Total</b>                                      | <b>21,2</b> | <b>33,9</b> | <b>55,1</b> |

Les travaux de la phase 1 ont été proposés pour inscription au volet mobilités du contrat plan État-région Grand Est 2021-2027<sup>14</sup>.

## e. Variantes au projet

Si le choix du site du terminal sud semble conforté au regard de ce qui précède, certaines variantes d'aménagements peuvent être étudiées.

### • Les modes de manutention

Certains modes de manutention permettent de gagner en rapidité de traitement, certains sont à énergie électrique ou thermique, quand d'autres permettent de gagner jusqu'à 50 % de capacité de stockage à surface constante.

### • Dispositif de manutention horizontale des semi-remorques PL sur les trains

Ce principe permet la prise en charge des poids lourds sans avoir besoin de les soulever, augmentant significativement les rendements ainsi que la régularité des navettes. On parle ainsi d'autoroute ferroviaire. Si cette solution présente des attraits indéniables pour le ferroutage, elle impose pour sa viabilité certaines conditions qui sont un trafic soutenu avec des destinations adaptées et un opérateur en capacité d'investir dans les trains. Par ailleurs, le gabarit actuel des tunnels ferroviaires vosgiens constitue un obstacle au développement de certains de ces trafics. À ce stade, le projet prévoit de préserver le futur en gardant les emprises nécessaires libres de tout aménagement, sachant que la mise à gabarit des tunnels est envisagée à l'horizon 2030 / 2035.

### • Désimperméabilisations des sols selon les moyens de manutention déployés

Les terminaux conteneurs sont généralement entièrement revêtus pour des raisons de circulation d'engin et de recueil des eaux de ruissellement. Le terminal

## FIGURE 11 : TERMINAL DE BETTEMBOURG AVEC UN DISPOSITIF DE MANUTENTION HORIZONTALE

(Source : <https://www.cfl-mm.lu/fr-fr/organisation/cfl-multimodal/cfl-terminals>)



conteneurs Sud présente toutefois la particularité de stocker un volume important de conteneurs vides, de l'ordre de 70 % à ce jour. Un stockage de ces conteneurs sur des zones spécifiques non revêtues, avec une manutention par portiques, pourrait être étudié. Elle permettrait de limiter les surfaces imperméabilisées, et ainsi le rejet des eaux pluviales dans le milieu naturel, et de limiter l'usage d'engins de manutention sur pneus à énergie carbonée. Le terminal Sud se situe toutefois à proximité du champ captant de Strasbourg – Polygone, qui représente 80 % de la production d'eau potable de l'agglomération. Les études à venir pourront vérifier la faisabilité technique et réglementaire d'une telle solution.

<sup>14</sup> 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.

- Construction d'un bâtiment technique (ateliers) à faible impact environnemental

Pour des raisons techniques (grande hauteur, ponts roulants, charges lourdes...) et financières, les ateliers ou bâtiments industriels et logistiques sont généralement conçus selon le principe des poteaux/poutres métalliques et bardages métalliques. Si l'isolation et la mise en place

de panneaux solaire deviennent habituelles, l'utilisation de matériaux biosourcés et/ou de réemploi reste très marginale, voire inexistante. Une variante au projet pourrait consister en la construction d'un bâtiment « démonstrateur » de solutions alternatives qui pourrait être une référence pour les futures constructions sur le secteur du port, voire au-delà.

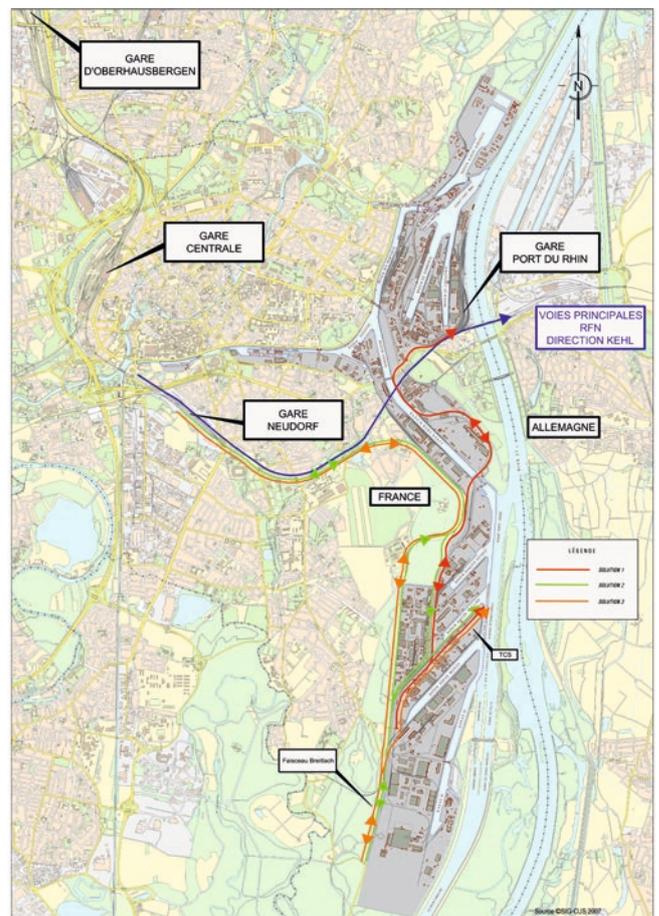
### 3. LES CONSÉQUENCES DU PROJET

#### a. Conséquences en termes de mobilité et transport (évolution du trafic autour des accès au Port, fluidification des axes routiers alentours ?)

L'accès routier au terminal sud est réalisé principalement via la M 353 reliant l'autoroute A35 à l'autoroute A5 côté Allemagne, via le pont Pierre-Pflimlin, en évitant les axes traversants de la métropole de Strasbourg. Les panneaux d'affichage directionnels sur l'autoroute A4 orientent en conséquence les poids lourds vers l'autoroute A355 (contournement Ouest de Strasbourg).



L'accès ferroviaire s'effectue depuis le réseau ferré national, soit via la gare « Port du Rhin », soit via la gare de Neudorf. La pleine fonctionnalité des accès ferroviaires sera obtenue par des aménagements à réaliser sur l'ensemble des connexions entre le terminal et le réseau ferré national, aménagements à concevoir en partenariat entre le port de Strasbourg et le gestionnaire du réseau national SNCF Réseau.



## b. Coordination avec d'autres projets locaux indépendants de celui porté à la concertation

À l'échelle de la métropole, plusieurs projets sont prévus, mais sans incidences sur le projet.

### La réfection du Pont de l'Europe

Les travaux de réhabilitation engagés sur le pont de l'Europe en 2023 prolongent d'une dizaine d'années la capacité d'accueil des trafics sur le principal axe routier de franchissement du Rhin, induisant une nouvelle réhabilitation vers 2034. Cette date est également la date prévisionnelle de mise en service de la phase 2 du nouveau terminal. L'impact des futurs travaux du pont serait toutefois ponctuel et limité, les poids lourds en provenance d'Allemagne utilisant prioritairement le pont Pflimlin et la rue de La Rochelle.

### La ZFE-m de l'Eurométropole

La ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg a été mise en place début 2023 et se développe progressivement jusqu'en 2028 avec l'interdiction des Crit'Air 2.

Le port de Strasbourg est dans le périmètre de la ZFE-m. C'est le seul port localisé dans l'espace d'une zone de restriction de circulation.

Par ailleurs, les acteurs du secteur transport-logistique ont obtenu une dérogation pour les poids lourds Crit'Air 2 qui pourront circuler jusqu'en 2031 s'ils ont été achetés après le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Un travail a donc été engagé avec l'EMS dans le cadre du contrat de développement ville/port pour anticiper l'échéance de 2031 et étudier les modalités d'accès à la zone portuaire, notamment sa partie nord.

### Le développement du Réseau Express Métropolitain Européen

Le projet de Réseau Express Métropolitain Européen (REME) de Strasbourg vise à améliorer la mobilité des personnes dans l'agglomération strasbourgeoise en proposant une offre de transport en commun performante et une intermodalité facilitée avec les transports en commun urbains et les modes actifs, comme le vélo.



À terme, le REME se traduira par une augmentation de la desserte sur la ligne entre Strasbourg et Kehl, impactant la capacité disponible pour l'accès au port. Toutefois des projets menés en coordination entre SNCF Réseau et le réseau ferré allemand (nouveau dispositif de signalisation ferroviaire européen par exemple) permettront de fluidifier les circulations sur la section frontière en limitant le temps entre le passage de 2 trains successifs.



## 4. LES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX PRÉVISIBLES DU PROJET – ÉLÉMENTS DE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

### a. Impacts du projet

L'étude d'impact du projet nécessaire au dossier d'autorisation environnementale sera réalisée lorsque les études techniques définitives auront été menées.

Les éléments synthétiques développés ci-après visent à présenter, en l'état actuel du projet, les conclusions des diagnostics de site et les incidences envisageables du projet sur l'environnement. Ces éléments seront repris et complétés le cas échéant de manière plus approfondie lors la phase d'études à venir.

### b. Biodiversité (état initial et mesures envisagées)

Un diagnostic écologique faune/flore/habitats a été réalisé en 2022 par le bureau d'études RAINETTE et complété en 2024 par le bureau d'études DCI Environnement. Le projet est localisé dans un milieu très anthropisé bien qu'un certain nombre de zones naturelles, majoritairement liées au Rhin et aux milieux forestiers, sont localisés à proximité. Du point de vue de la végétation, aucune espèce protégée n'est présente sur la zone du projet.

Du point de vue de la faune, si les enjeux restent modérés pour la plupart des espèces inventoriées sur site, trois espèces aquatiques d'intérêt patrimonial présentent cependant un enjeu très fort : la bouvière, le brochet, et l'anguille européenne. Des mesures particulières seront alors prévues avec l'aide d'experts pour éviter, réduire ou compenser les effets induits du projet au regard de la reproduction, de la migration et de l'hivernation de la faune, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation.

### c. Qualité de l'air

En 2023, le port de Strasbourg a missionné le bureau d'études AVADIES pour réaliser l'état initial de la qualité de l'air au droit du site actuel. Deux campagnes de mesures à périodes distinctes ont été ainsi réalisées et ont porté sur 4 polluants liés aux activités routières, ferroviaires et fluviales du site mais également aux activités industrielles présentes à proximité :

- Polluants gazeux (origine carburants) : dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) et dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) ;
- Polluants particulaires (origine usure pneus, freins...) : particules fines inférieures à 10 µm (PM<sub>10</sub>).

L'étude conclut que le projet s'intègre dans un contexte industriel où les concentrations n'excèdent pas les valeurs réglementaires. L'impact de l'activité du site apparaît négligeable sur les concentrations mesurées en comparaison de l'impact des activités locales à l'échelle de l'agglomération. Enfin, les teneurs suivent les évolutions saisonnières mises en avant par ATMO Grand Est à Strasbourg.

Vis-à-vis du projet, l'étude recommande la mise en place d'un suivi de la qualité de l'air régulier, notamment NO<sub>2</sub> et PM<sub>10</sub>, afin de suivre les évolutions de ces composés dans un contexte industriel marqué par de multiples sources d'émissions. Ce suivi sera mené au travers du partenariat que le port de Strasbourg souhaite mettre en place avec ATMO Grand Est sur l'ensemble de la zone industrialo-portuaire.



## FIGURE 12 : LOCALISATION DES POINTS DE MESURES SUR PLAN 3D

(Source : EVADIES)



### d. Émissions de gaz à effet de serre (avant / après)

Selon l'étude socio-économique réalisée en 2024, l'impact pourrait être indéniable en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dès la mise en service en 2028, le gain serait d'environ 2641 tonnes de CO<sub>2</sub> (scénario médian). Sur la période 2028-2050 (dernière année à partir de laquelle les transports doivent être neutres en carbone), le gain cumulé serait estimé à environ 72 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

### e. Évolution des nuisances sonores

Une étude acoustique a été menée par le bureau d'études VENATHEC durant l'été 2024. L'étude a porté sur le niveau de bruit actuel et sur une simulation de l'évolution de ce niveau avec les nouveaux flux de trains et de poids lourds, et les engins de manutention complémentaires.

Du point de vue des « impacts directs », c'est-à-dire issus du site lui-même, il apparaît que le site du terminal et son environnement proche sont concernés par un niveau de bruit supérieur à ce qu'autorise la

réglementation. Ce sujet fera l'objet d'une attention toute particulière : nouvelles mesures de bruit spécifiques rue de Saint-Nazaire avant et après travaux, élaboration de solutions techniques permettant l'abaissement du bruit...

Du point de vue des « impacts indirects », c'est-à-dire issus du trafic routier et ferroviaire en dehors du site, les niveaux constatés lors de la simulation sont faibles et en dessous des contributions sonores limites stipulées dans la réglementation.

### f. Intégration paysagère du projet

Aucune protection paysagère spécifique ou zonage de protection patrimoniale ne vient grever le terminal sud de prescriptions particulières.

Optimisant du foncier déjà bâti, le projet n'entraînera pas d'artificialisation de terres respectant ainsi les objectifs de zéro artificialisation nette de la loi climat et résilience.

Par ailleurs, selon la solution technique de manutention choisie (engins sur pneus polyvalents ou portiques dédiés) le projet pourrait également permettre de désimperméabiliser une partie du terre-plein du terminal sud.



### g. La phase chantier

Afin de limiter les impacts des travaux sur le milieu naturel et la biodiversité, différentes mesures pourront être mises en place afin de les réduire, voire les éviter. Le port de Strasbourg envisage par exemple de :

- Assurer le suivi des arbres devant être abattus par un écologue pour définir le protocole d'abattage et éviter la destruction d'individus ;
- Planifier et organiser les travaux afin de limiter les nuisances sonores et les vibrations ;
- Assurer l'arrosage de terres et le nettoyage des roues de camions pour éviter l'envol des poussières ;
- Favoriser tant que possible l'approvisionnement du chantier par barges afin de limiter le nombre de camions sur les routes ;
- Concevoir et construire le bâtiment ateliers avec des matériaux biosourcés ou issus du réemploi.

### h. Mesures prévues par le port

Dans le cadre de sa démarche volontaire relative à la responsabilité sociétale des organisations « RSO » le port de Strasbourg prévoit dans tous ses marchés de travaux des clauses environnementales (choix des matériaux, matériels de chantier sobres en énergie, approvisionnements locaux...) et sociétales (embauche de salariés issus de personnes éloignées de l'emploi, missions confiées à des personnes souffrant d'un handicap...).

- 4 -

## QUELLE SUITE DU PROJET APRÈS LA CONCERTATION ?



À la suite de la concertation, et de la publication de son bilan par les garants, le Port Autonome de Strasbourg publiera durant l'hiver 2024-2025 son bilan ainsi que sa réponse. Dans l'hypothèse où le Port confirmerait son projet, ces éléments seraient joints à l'étude d'impact lors de la demande d'autorisation d'urbanisme et d'autorisation environnementale. Les travaux de la phase 1 pourraient démarrer en 2026 pour une durée estimée à ce jour à 2 ans.



GROUPE 

**PAS**  

**PORTS DE STRASBOURG**

Avec le soutien de :

