BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Extension du terminalsud multimodal du Port autonome de Strasbourg

Dates de la concertation
16 octobre 2024 au 18 novembre 2024

- Désiré Heinimann
- Philippe Merkling

Date de remise du rapport, le 18 décembre 2024

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 2
Avant-propos 3
Synthèse pour les décideurs et le public 3
Les enseignements clefs de la concertation 3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants 4
Introduction 5
Le projet objet de la concertation 5
La saisine de la CNDP 8
Garantir le droit à l'information et à la participation 9
Le travail préparatoire des garants 10
Les résultats de l'étude de contexte 10
Synthèse des principaux enjeux discutés lors des entretiens dans le cadre de l'étude de contexte 11
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation 13
Le dispositif de concertation 16
Avis sur le déroulement de la concertation 17
Le droit à l'information a-t-il été effectif ? 17
Présentation détaillée des temps forts 18
Le droit à la participation a-t-il été effectif ? 22
Quelques chiffres clefs de la concertation 24
Synthèse des arguments exprimés 24
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation 24
Évolution du projet résultant de la concertation 27
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet 27
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées 28
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public pour donner suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique 28
Liste des annexes 29

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 18 décembre 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). https://www.strasbourg.port.fr/actualites/concertation-projet-extension-terminal-sud/.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et le public

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable du projet de création d'un hub multimodal fer/route/fluvial au terminal sud du port autonome de Strasbourg s'est déroulée dans des conditions normales et sereines. Le dispositif mis en œuvre par le maître d'ouvrage aurait pu gagner en efficacité en mettant l'accent sur le travail de proximité, en organisant des évènements « aller vers » supplémentaires et en impliquant d'avantage les utilisateurs du port dans le processus de concertation.

Néanmoins l'information du public a été complète, sincère et compréhensible. La participation a été rendue possible et accessible avec plusieurs moyens d'expression et de consignation.

Les temps forts proposés étaient les deux réunions publiques d'ouverture et de clôture, ainsi que des ateliers thématiques, la visite du port en bateau et un « aller vers » dans un centre socio-culturel.

Les sujets abordés par le public lors des différents évènements portaient essentiellement sur les impacts environnementaux du projet :

- L'augmentation du flux de poids lourds
- Les voies d'accès au port de Strasbourg
- Les nuisances sonores
- La pollution de l'air et ses conséquences sur la santé des riverains
- Le risque industriel présent au sein du port.

La participation à la concertation préalable a souffert d'une part de la méconnaissance du public des activités du port autonome, et d'autre part de la multiplicité des appels à la participation du public au sein de l'Eurométropole de Strasbourg.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable.

Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations
Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse
• 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.
• Quantifier, modéliser les impacts acoustiques du projet, en particulier les nuisances sonores liées au trafic ferroviaire
• Clarifier la complémentarité du projet avec le port de Kehl et les autres terminaux dans un rayon de 300 km
• Clarification sur la réglementation du trafic des poids lourds sur l'avenue du Rhin et son régime dérogatoire en particulier.
• Réalisation d'une étude des flux de trafic poids lourds attendus avec l'augmentation de l'activité du terminal sud. L'étude devra inclure des modélisations pour l'avenue du Rhin.
• Quantifier la capacité de la desserte routière du port par le Sud en situation actuelle et en situation de projet réalisé.
• 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, à la réduction des impacts sur les zones résidentielles.
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.
• Approfondir la réflexion sur les actions ou initiatives possibles pour développer un verdissement végétal du terminal.
• Mettre en place une concertation continue et y associer le comité de développement de l'Eurométropole les associations qui ont activement participé à la concertation préalable.
• Réunion publique pour la présentation des résultats de l'ensemble des études engagées
• Tenir un journal de bord de l'avancement du projet à mettre sur le site internet

Ce tableau n'est pas exhaustif. Se référer au tableau en annexe pour l'ensemble des interrogations et recommandations émises par les garants.

Introduction

Le projet objet de la concertation

Le projet d'extension du terminal sud multimodal du Port Autonome de Strasbourg vise à améliorer la capacité de transbordement multimodal en mettant l'accent sur la connectivité ferroviaire et les solutions de ferroutage, tout en maintenant les capacités fluviales.

Le dossier de concertation décline une présentation détaillée du projet dont le chapitre à venir fait la synthèse.

Il est disponible à l'adresse www.strasbourg.port.fr/actualites/concertation-projet-extension-terminal-sud/ et sur le site de la CNDP www.debatpublic.fr.

Responsable du projet

Le Port autonome de Strasbourg (PAS), établissement public, est le maître d'ouvrage unique du projet. Le terminal sera exploité par Rhine Europe Terminals (RET), filiale à 100% du PAS.

Le Port Autonome de Strasbourg (PAS) se positionne comme un acteur clé du transport multimodal en Europe, grâce à sa localisation stratégique au cœur de la région Grand Est, à proximité de la frontière allemande. Avec plus de 8 millions de tonnes de trafic fluvial par an, il est le deuxième port fluvial français.

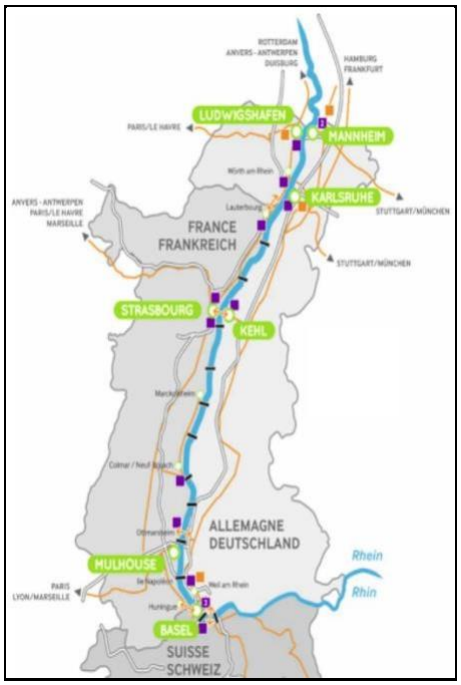
Le Port Autonome de Strasbourg (PAS) se distingue par une gouvernance unique, reflétant son statut d'établissement public « sui generis ». Au cœur de cette gouvernance se trouve un conseil d'administration, rassemblant des représentants de la Ville de Strasbourg, de l'État français, de la Chambre de Commerce et d'Industrie, du Conseil Régional, de la Collectivité Européenne d'Alsace, du personnel du PAS, et du Port de Kehl en Allemagne.

La gouvernance du PAS se manifeste également par la création récente d'un conseil consultatif de développement, visant à impliquer plus étroitement la communauté portuaire dans les choix stratégiques et la gestion quotidienne du port.

Plan de situation.

Le Port Autonome de Strasbourg bénéficie d'une situation géographique stratégique au cœur de l'espace rhénan, dans la région Grand Est, sur la frontière franco-allemande. Il est directement connecté à 3 des 9 corridors de transport transeuropéens : Mer du Nord - Rhin - Méditerranée, Atlantique, et Rhin-Danube. Le port est relié aux grands ports européens via le Rhin, notamment Rotterdam et Anvers, et se trouve à proximité du port fluvial de Duisbourg. Il dispose d'un accès routier direct depuis l'A35 viala M353.Il est connecté au réseau ferroviaire national français et allemand.

Le projet est situé dans la zone sud du port de Strasbourg, le long du Rhin.



Le corridor connecté des ports du Rhin supérieur

Les zones portuaires du PAS à Strasbourg

Emprise du projet

Objectifs du projet selon leur porteur de projet.

L'objectif principal du projet est d'améliorer la capacité multimodale du terminal sud pour favoriser le report modal afin de :

- Répondre à l'augmentation attendue des trafics continentaux et intercontinentaux
- Favoriser le report modal du transport routier vers le ferroviaire et le fluvial
- Contribuer aux objectifs de décarbonation des transports.

Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat.

Le projet consiste à étendre le terminal conteneurs sud de 4,2 hectares, incluant la réalisation d'un mur de quai de 200m de longueur, permettant l'accostage des grandes péniches naviguant sur le Rhin, la création de trois nouvelles voies ferrées de 750 mètres chacune, et la construction d'ateliers pour la réparation de conteneurs. Aucune alternative significative n'a été présentée à l'occasion de la concertation préalable, le terminal sud étant considéré comme le meilleur candidat technique et financier pour atteindre les objectifs fixés. Le choix de la localisation du projet repose sur une analyse multicritère jointe au dossier.

Coût

Le coût total estimé du projet s'élève à 55 millions d'euros. Ce budget couvre les travaux sur le mur de quai, les infrastructures ferroviaires, les portiques de manutention, et les bâtiments nécessaires.

La réalisation du projet est prévue en 2 étapes afin de maintenir la continuité des opérations pendant le chantier.

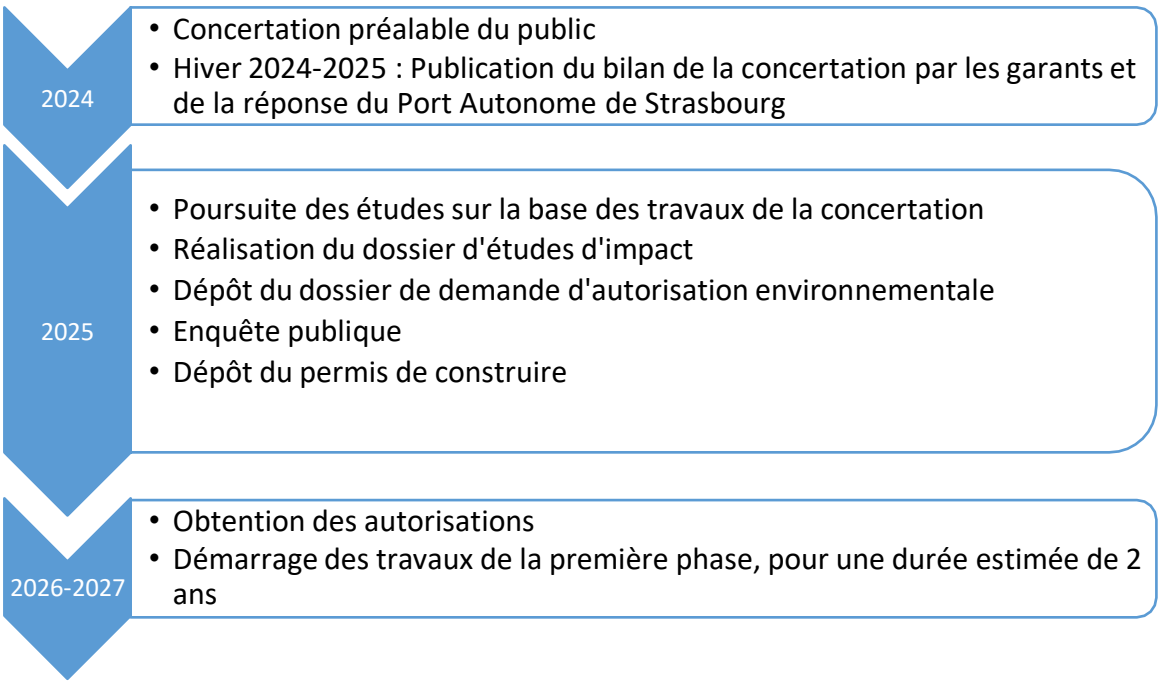
La première phase du projet à hauteur de 21,2 M€ s'appuie sur l'ancien site industriel de 4 hectares libéré par l'entreprise Arcelor à proximité immédiate du terminal actuel. Les travaux de la phase 1 ont été proposés pour inscription au volet mobilités du contrat plan État-région Grand Est 2021-2027

La phase 2 du projet d'extension du terminal prévoit, l'extension des 4 voies ferrées créées en phase 1, la construction d'un portique ferroviaire supplémentaire et la création d'un mur de quai équipé d'un portique dédié à la voie d'eau. Le budget estimé pour la phase 2 est de 33,8 millions d'euros.

Contexte du projet.

Le projet s'inscrit dans un contexte économique et environnemental visant à renforcer la compétitivité logistique régionale tout en répondant aux objectifs européens de réduction des émissions carbone. Le projet s'inscrit dans le cadre du Green Deal européen et figure dans le Contrat de Plan État-Région (CPER) Grand Est 2021-2027.

Calendrier du projet.



La saisine de la CNDP

Contexte de la concertation

Comme l'indique son titre,le site choisi pour la mise en œuvre du terminal multimodal constituait un invariant de la concertation.

En effet l'extension du terminal sud, existant, a été sélectionné pour donner suite à une étude comprenant des évaluations comparatives d'autres terminaux existants. Une analyse multicritère avait été réalisée. Cette étude a été jointe au dossier de la concertation et rendu disponible sur le site internet de la concertation.

L'implantation des voies de chemin de fer nécessaires au projet était définie. Les contraintes spatiales n'ouvraient aucune autre possibilité.

L’aménagement propre du terminal offrait néanmoins des alternatives :

- L’emplacement du mur de quai
- Les options de manutention
- La nature des aménagements de manutention des conteneurs
- L’atelier de réparation.

Les questionnements soumis à la concertation préalable par le maître d’œuvre étaient 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 ?

Décision d’organiser une concertation

Par la décision n° 2024 / 65 / PAS / 1 relative au projet d'extension du terminal Sud multimodal du port autonome de Strasbourg lors, lors de la séance plénière du 3 avril 2024, la CNPD a désigné Monsieur Désiré Heinimann et Monsieur Philippe Merkling comme garants de la concertation.

Garantir le droit à l’information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d’accéder aux informations relatives à l’environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l’élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l’environnement » - Article 7 de la charte de l’environnement.

La Commission nationale du débat public est l’autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l’information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l’environnement. Il s’agit d’un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l’institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatifau nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des partiesprenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentif :

- A la présentation de l'opportunité du projet.
- Au débat sur les solutions alternatives.
- A la discussion sur les justifications économiques du projet.
- A la présentation des prévisions de croissance du trafic fluvial.
- Aux bénéfices locaux attendus en termes d'emploi et de cadre de vie ainsi que des enjeux transfrontaliers.

Le travail préparatoire des garants

Les résultats de l'étude de contexte

L'étude de contexte, menée en amont de la concertation, s'est structurée autour de 11 entretiens d'une heure, semi dirigés avec divers acteurs concernés et intéressés par le projet d'extension du terminal sud du port autonome de Strasbourg. Les parties prenantes interrogées représentaient un large éventail d'intérêts, incluant des institutions publiques, des associations citoyennes et environnementales, des acteurs économiques liés au port, un représentant du monde universitaire et un collectif d'habitants.

Université de Strasbourg	Professeur à l'Université de Strasbourg, spécialisé en géographie physique et aménagement des hydrosystèmes fluviaux. Impliqué dans de nombreux comités scientifiques liés à l'environnement.
Groupement des utilisateurs du Port de Strasbourg	Présidente du Groupement des utilisateurs du Port de Strasbourg (GUP). Le GUP est une association locale qui fédère 90 entreprises implantées dans les espaces portuaires
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)	Chef du pôle mobilité de la DREAL Grand-est Chargé de mission Transports de marchandises et logistique
Chambre de commerce et de l'industrie Alsace Eurométropole (CCI)	Président de la CCI et Président du conseil consultatif de développement du Port Autonome de Strasbourg
Agence de développement d'Alsace/(ADIRA)	Directrice de l'ADIRA - Chef du service Enseignement supérieur, recherche et innovation de l'Eurométropole de Strasbourg

Collectivité Européenne d'Alsace (CEA	7e vice-président en charge des réseaux et mobilités Directeur général adjoint à l'environnement.
SNCF	Directrice TER Grand Est et coordinatrice Régionale Directrice Territoriale Immobilier Grand Est.
Soprema. (Le siège social du leader mondial des produits d'étanchéité est voisin direct du projet)	Directeur de la stratégie et de la performance environnementale chez SOPREMA
Collectif Rives Rhin Conseil citoyen du Port du Rhin	Membres
Association Réinventons l'Avenue du Rhin	Président de l'association Vice-Président de l'association
Collectif Strasbourg Respire	Membre animateur

Les entretiens ont permis d'aborder plusieurs aspects clés du projet, tels que la connaissance préalable du projet, les enjeux perçus, les attentes vis-à-vis de la concertation à venir, et les propositions pour sa mise en œuvre.

Synthèse des principaux enjeux discutés lors des entretiens dans le cadre de l'étude de contexte

Enjeux économiques et de développement

- Importance du Port de Strasbourg pour l'économie locale et régionale
- Compétitivité des industries de la vallée du Rhin
- Création et maintien de l'emploi dans la région
- Développement des activités portuaires et industrielles

Enjeux de transport et logistique

- Décarbonation des transports de marchandises
- Recherche de moyens de transport alternatifs (ferroutage, fluvial).
- Contraintes liées à la disponibilité des sillons ferroviaires
- Complexités du passage transfrontalier vers l'Allemagne
- Capacité de SNCF Fret à accompagner le développement du port

Enjeux environnementaux et de santé publique

- Qualité de l'air et pollution atmosphérique
- Émissions de particules fines et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques
- Nuisances sonores liées au trafic
- Impact sur la santé des riverains

Enjeux d'aménagement urbain et de mobilité

- Accès au port (insuffisance de la voie d'accès sud, questionnement sur l'entrée nord)
- Trafic sur l'Avenue du Rhin et pression citoyenne pour son apaisement
- Réaménagement de l'Avenue du Rhin en boulevard urbain
- Développement des mobilités douces (vélo, marche)

Enjeux de concertation et de communication

- Nécessité d'une large publicité pour la concertation
- Importance de présenter des modélisations factuelles et chiffrées des impacts du projet
- Besoin de vulgarisation sur les chaînes d'approvisionnement et le transport de marchandises
- Opportunité de faire découvrir le port et ses activités au public

Enjeux transfrontaliers

- Pertinence d'une consultation transfrontalière
- Coordination avec les acteurs allemands

L'étude a révélé des niveaux variés de connaissance du projet. Les acteurs institutionnels étaient plutôt bien informés de la nature et des objectifs du projet. Une très grande partie siège au conseil de développement du Port de Strasbourg. Ils ont unanimement exprimé leur soutien au projet sur la base des enjeux économiques et de développement ainsi que des enjeux de la décarbonation des chaînes d'approvisionnement.

Les associations ou collectifs citoyens n'avaient pas ou très peu d'informations par rapport au projet et ont pu exprimer leurs questionnements concernant les enjeux environnementaux et de santé publique ainsi que les enjeux de la concertation et de la communication.

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

Les garants ont recueilli diverses suggestions et points de vigilance pour la mise en œuvre de la concertation, essentiellement de la part des associations :

• Être attentif au nombre important de consultations et de réunions publiques sur l'Eurométropole et éviter la concomitance dans la mesure du possible avec l'enquête publique, très mobilisatrice, du Tram Nord.

• Aller vers les citoyens en organisant des événements avec les centres socio-culturels et sur les marchés.

• Être très attentif à l'accessibilité de l'information au plus grand nombre.

• Communiquer sur les réseaux sociaux et par les relais associatifs.

Les entretiens avec les associations suggèrent une méconnaissance du public des activités économiques dans la zone portuaire. Il n'existe pas de structure qui permette un échange entre les citoyens et les industriels du port. L'entité PAS et les industriels implantés dans le port représentent une seule entité aux yeux du public.

Les garants tiennent à mentionner la parution d'un article dans la presse quotidienne le 4 septembre 2024 intitulé « Un nouveau terminal ferroviaire en projet au port de Strasbourg ». Dans l'article apparaît sous forme de citation la phrase : "Aujourd'hui, on a terminé les études d'avant-projet, on lance le projet".

Le jour même, les garants ont reçu un courriel d'une association questionnant la raison d'être de la rencontre avec les garants alors qu'ils apprennent par la presse que le projet est déjà décidé.

Les garants retiennent de cet événement une culture développée de la participation des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg et une exigence affirmée par rapport au respect du processus de l'information et de la consultation du public.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les recommandations des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les garants ont collaboré avec les représentants du Port Autonome de Strasbourg (PAS) et de l'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) pour préparer la procédure de concertation à partir du mois d'août 2024. Cinq réunions de travail ont eu lieu en visioconférence ou en présentiel, menées d'abord par un représentant du PAS, puis par l'AMO.

La phase de préparation a donné lieu à deux interventions des garants pour rappeler les fondamentaux du processus de concertation accompagné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Lors de la réunion du 6 septembre, en présence de la directrice générale du PAS, et pour donner suite à l'article de presse paru deux jours avant, les garants ont rappelé au PAS qu'au stade de la concertation obligatoire, le projet et surtout son opportunité sont mis en débat. Le lancement du projet annoncé dans la presse est de nature à nuire au bon déroulement de la concertation.

Ils ont également souligné qu'une communication trop générique et peu précise pourrait remettre en cause la crédibilité des garants et de la CNDP.

La réunion en présentiel du 19 septembre 2024 était dédiée à la relecture de la première version du dossier de concertation, reçu par les garants entre le 13 et le 17 septembre. Le dossier a été examiné individuellement par les deux garants selon la grille d'évaluation de la CNDP. Lors de cette réunion, les garants ont attiré l'attention du maître d'œuvre sur les nombreuses lacunes du dossier et son inadéquation avec plusieurs critères attendus par la CNDP.

Le maître d'œuvre a repris le dossier avec l'AMO pour le corriger et répondre aux critères de qualité d'un dossier de concertation de la CNDP.

Malheureusement, par conséquence, les garants n'ont pu consulter le dossier de concertation finalisé que 48 heures avant le début de la concertation.

Le dossier de concertation et sa synthèse

Comme indiqué plus haut, les garants n'ont réceptionné le dossier finalisé « en dernière minute » et n'ont donc pu émettre de recommandations qui auraient encore pu être intégrées par le maitre d'ouvrage.

La mise à disposition d'information et d'études en lien avec le projet

Les garants ont recommandé de mettre à disposition du public l'étude ayant conclu à la localisation du projet, afin d'informer sur les critères et les contraintes qui ont défini l'emplacement pour l'implantation d'un hub multimodal dans le port de Strasbourg. L'emplacement du projet étant un invariant du dossier.

Ils ont également demandé une mise à disposition des éléments de contexte socio-économiques et environnementaux, qui n'étaient plus totalement d'actualité par rapport aux évolutions du projet dans sa phase de définition mais qui apportait un éclairage suffisant par rapport aux enjeux économiques.

Le calendrier de la concertation

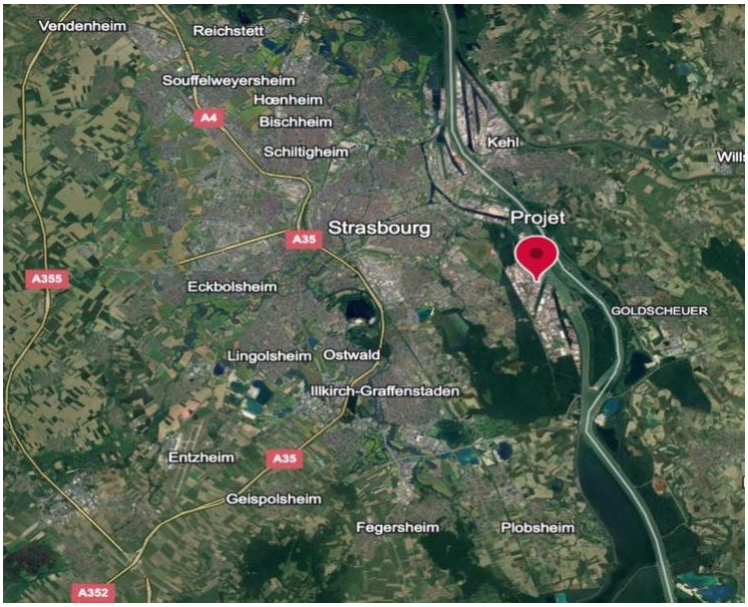
Les garants ont attiré l'attention du maître d'œuvre sur le temps nécessaire à la préparation de la concertation, tant du point de vue de l'organisation du contenu que de la logistique des actions préconisées.

Ils ont également signalé la coïncidence avec une enquête publique pour le tramway nord de Strasbourg, susceptible de mobiliser exceptionnellement les citoyens, ainsi que la période du marché de Noël à Strasbourg, peu propice à l'engagement du public dans la participation.

Le périmètre de concertation

Les garants ont proposé d'inclure l'ensemble de l'Eurométropole dans le périmètre de la concertation et d'inclure les mairies de quartier pour la mise à disposition de registres.

L'étude de contexte a montré en effet que les enjeux liés au transport et à l'augmentation attendue du trafic de poids-lourds ne se limitait pas au seul secteur du projet.



Carte des communes

Les publics concernés

L'étude de contexte a mis en évidence la nécessité d'intégrer des moments d'information et d'échanges concernant les enjeux des nuisances potentielles évoquées par les riverains et riveraines :

Les éventuelles nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic de poids-lourds et de trains

L'impact sur la qualité de l'air dans le cadre du développement portuaire et de l'accroissement du trafic routier lié au projet

Diverses inquiétudes et interrogations concernant les activités industrielles au sein du Port Autonome de Strasbourg (PAS)

Modalités de la concertation

Les garants ont préconisé plusieurs dispositions opérationnelles pour les réunions d'ouverture et de clôture :

- Diffusion en direct sur le site de la concertation
- Traduction simultanée en langue des signes
- Accessibilité des salles de réunions en transports en commun
- Jauge suffisante

À l'exception de la visite du port en bateau, les garants ont recommandé de ne pas limiter le nombre de participants et de permettre l'accès du grand public aux ateliers de concertation.

De plus, des recommandations ont été formulées pour prendre en compte la situation frontalière du PAS :

- Traduction en allemand du site de la concertation pour permettre aux citoyens allemands de s'informer et de contribuer le cas échéant
- Information sur la concertation auprès de la ville et du port de Kehl

Enfin, des recommandations ont été émises concernant la configuration et l'animation du site de la concertation :

- Mise à disposition de documents complémentaires au dossier de concertation
- Publication des comptes-rendus et des supports utilisés pendant les temps forts
- Définition d'un délai de réponse aux questions posées en ligne

Modalités de participation

Les garants ont vivement recommandé au PAS d'organiser des "séquences aller-vers" afin de toucher le grand public, notamment en étant présent sur les marchés hebdomadaires et dans les centres socioculturels. En effet, alors que la ville se rapproche des zones portuaires par son développement urbain, le port reste encore relativement méconnu du public.

La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

Bilan de la concertation préalable L121-17/ Extension du terminal sud multimodal du Port autonome de Strasbourg

Le PAS a choisi de saisir la CNDP pour une procédure volontaire d'organisation d'une concertation préalable selon l'article 121-17 avec garants. La responsabilité de mise en œuvre des recommandations émises, par les garants, dépend entièrement du maitre d'ouvrage.

Dans cette concertation la volonté des représentants du PAS de dialogue tant pour présenter leur projet que pour écouter et informer les citoyens s'est consolidée tout au long de la phase de préparation et d'exécution de la concertation.

Il s'est traduit par une intégration significative des recommandations des garants dans l'élaboration du dispositif et de la mise à disposition d'information.

Cependant, le calendrier choisi par le PAS était très ambitieux au regard des temps forts à mettre en place. Les difficultés d'entrer en contact avec les responsables des centres sociaux-culturels, pendant la période post-rentrée pour organiser des « Aller vers » ou avec les services de la ville de Strasbourg pour un aller-vers sur un marché on conduit à une réduction significative de ce volet. Des trois évènements destinés à aller vers des publics distants seul 1 a été réalisé.

Le dispositif de concertation :

2 encarts de presse correspondant aux annonces légales
2 réunions publiques (ouverture et clôture de la concertation)
1 visite du site coté terminal sud
1 visite du port de Strasbourg en bateau
3 ateliers thématiques sur une demi-journée
1 stand « aller vers » pendant un petit déjeuner citoyen au Centre Socio-Culturel « Au-delà des ponts » à Strasbourg
1 page Internet dédiée sur le site du PAS
6 registres dans les mairies de Fegersheim, Illkirch-Graffenstaden, Oswald et Eschau ainsi qu'à l'Eurométropole de Strasbourg et au siège du PAS. Un registre avait été mis à disposition lors du «aller vers » au CSC
200 dossiers de concertation et 250 flyers ont été imprimés

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

« le droit à l'information du public a été effectivement respecté lors de cette concertation préalable, grâce à la mise à disposition d'une information complète, transparente et accessible »

Pour la concertation préalable pour l'extension du terminal sud multimodal du Port autonome de Strasbourg, le droit à l'information a été rendu possible selon les modalités suivantes.

Un dossier de concertation complet (35 pages) a été mis à disposition du public dès le début de la concertation. Accessible sous forme papier au siège du PAS et dans cinq mairies de l'Eurométropole de Strasbourg. Ce document présentait de manière détaillée le contexte, les objectifs, les caractéristiques techniques et les impacts potentiels du projet. Le maître d'ouvrage a également publié tous les documents sur le site internet dédié à la concertation. Des réunions publiques d'information, des ateliers, des visites des lieux et un « aller vers » ont été organisées, permettant au public d'obtenir des explications directes de la part des porteurs du projet.

Deux kakémonos présentant le projet ont été déployés lors des évènements publics.

Pour tenir compte la situation frontalière du projet, la page du site internet dédiée à la concertation a été traduite en allemand.

En complément de la communication règlementaire la concertation a fait l 'objet d'un article dans

Les Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA), sur le site web de L'Usine Nouvelle et d'autre sites spécialisés du transport et de la logistique. Le PAS a relayé les informations sur le réseau LinkedIn, et le conseil citoyen du port du Rhin sur sa page Facebook.

Lors des réunions publiques la présentation du projet s'est faite avec des présentations visuelles projetées. Le sommaire des présentations et le minutage du déroulé avait été vu préalablement par les garants.

Les réunions publiques ont été diffusées en direct sur le site dédié. Les comptes- rendus ainsi que les enregistrements vidéo des réunions étaient ensuite publiés sur le site internet pour des visionnages ultérieurs.

Les garants considèrent que les documents étaient compréhensibles et accessibles, qu'ils apportaient des informations claires et que leurs publications ont été faites dans des délais acceptables pour que le public puisse en prendre connaissance.

En conclusion, le droit à l'information du public a été effectivement respecté lors de cette concertation préalable, grâce à la mise à disposition d'une information complète, transparente et accessible, sous diverses formes et au moyen de différents canaux de communication.

Présentation détaillée des temps forts

Les réunions publiques d'ouverture et de clôture ont été enregistrées et sont disponibles sur le site de la concertation.

Ordre du jour de la réunion de lancement :

- Mot de bienvenue par le Groupe Rouge Vif (assistant maîtrise d'ouvrage animation concertation)
- Mot d'introduction de Sophie ROUSSEL, Vice-Présidente du conseil d'administration du Port Autonome de Strasbourg
- Présentation du déroulé et des objectifs de la réunion de lancement
- Présentation des modalités de la concertation
- Intervention des garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
- Vidéo de présentation du PAS
- Présentation du PAS et du projet stratégique
- Définition de la chaîne logistique
- Présentation du projet de nouvelle offre multimodale au sud de la métropole de Strasbourg
- Plusieurs temps de questions-réponses ont été organisés tout au long de la réunion
- Mot de conclusion des garants de la CNDP
- Remerciements et rappel des prochaines étapes de la concertation par Claire MERLIN, Directrice Générale du Port Autonome de Strasbourg

Ordre du jour de la réunion de clôture

Temps 1 :

Retour sur la concertation et chiffres clés

- Présentation des rencontres de la concertation
- Présentation des chiffres clés de participation
- Échange avec le public

Temps 2 :

Les premiers enseignements de la concertation

- Présentation des enseignements sur le projet
- Analyse des questionnements des participant.e. s
- Échange avec le public

Temps 3 :

La suite de la concertation

- Présentation des modalités de continuation du dialogue
- Mot de conclusion des garants de la CNDP
- Remerciements et rappel des prochaines étapes
- Invitation à continuer à contribuer sur le site web du projet
- Échange avec le public

Prochaines étapes :

- Rédaction du bilan des garants
- Publication du bilan
- Réponse du maître d'ouvrage
- Partage de l'évolution du projet et des engagements

Déroulement de l'atelier comment réduire les kilomètres camion sur le territoire et comment augmenter la capacité du terminal tout en optimisant son emprise foncière.

Initialement les deux sujets devaient être traités séparément. Compte-tenu du faible nombre de participants il a été décidé de ne faire qu'un seul groupe de travail.

L'atelier s'est appuyé sur des supports pédagogiques élaborés par COMBI CONSEIL et ARTELIA pour permettre aux participants et participantes d'acquérir des connaissances de base sur les transports et les terminaux multimodaux

Une note de 6 pages et 4 panneaux A0 présentant

- Les grands principes du transport intermodal
- Les moyens de manutention des unités de transport intermodal
- Des exemples de combinaisons de technologies sur différents terminaux intermodaux
- Le terminal intermodal

Les supports pédagogiques sont consultables sur le site de la concertation https://www.strasbourg.port.fr/actualites/concertation-projet-extension-terminal-sud/

Après la présentation de ces supports, les échanges se sont concentrés sur plusieurs aspects :

Flux routiers et desserte

- Questionnements sur la capacité de la desserte routière du port par le sud
- Interrogations sur l'absorption des flux routiers supplémentaires et leur quantification

Multimodalité

- Réflexions sur la complémentarité en termes de types d'UTI (Unités de Transport Intermodal) traitées avec le Port de Kehl ou d'autres terminaux dans un rayon de 300 km
- Discussion sur les types d'UTI plus adaptés pour le transport courte distance

Aspects techniques

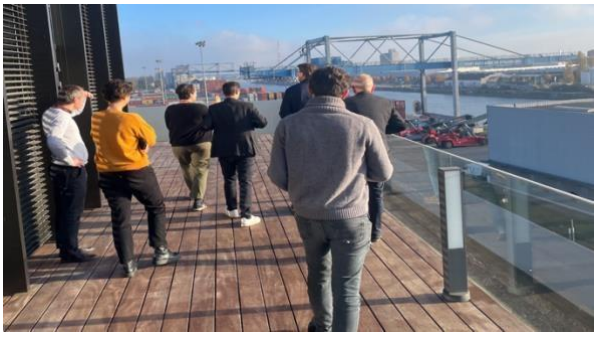
- Critères déterminant le choix des engins de manutention
- Facteurs influençant le choix entre manutention verticale ou horizontale

Capacité et emprise foncière

- Questionnement sur l'adéquation de la surface du terminal pour absorber l'augmentation d'activité prévue

Déroulement de l'atelier comment construire un bâtiment durable

L'atelier a été préparé et animé par le bureau d'étude BOMA. En s'appuyant sur une note pédagogique de 9 pages, les participants et participantes ont réfléchi collectivement aux solutions pourconstruire des bâtiments industriels plus durables, tout en prenant en compte les contraintes spécifiques à ce type de construction.



Les supports pédagogiques sont consultables sur le site de la concertation

https://www.strasbourg.port.fr/actualites/concertation-projet-extension-terminal-sud/

Plusieurs propositions et recommandations ont été émises par les participants et participantes.

- Favoriser des espaces mutualisés avec les entreprises voisines pour optimiser les surfaces utilisées et réduire l'artificialisation.

- Concevoir des bâtiments modulables et adaptables, permettant une flexibilité pour les usages futurs sans reconstruction.

- Développer un modèle de construction durable et reproductible au niveau local, servant de référence pour d'autres projets dans la zone portuaire.

- Optimiser la gestion des ressources en eau, limiter les usages en eau potable et intégrer des systèmes de récupération et de réutilisation des eaux pluviales.

- Intégrer une production locale d'énergie, pour rendre le bâtiment à énergie positive.

- Évaluer la durabilité et la performance des matériaux sélectionnés, notamment en termes de résistance et d'impact environnemental.

- Privilégier l'utilisation de matériaux locaux et issus de l'économie circulaire ou des matériaux bio/géo-sourcés pour minimiser l'empreinte environnementale et favoriser l'économie locale.

- Établir des indicateurs de performance environnementale et économique (ex. coûts globaux, production énergétique) pour une évaluation complète du projet à toutes les phases de son développement.

- Assurer le confort thermique, visuel et acoustique en utilisant des matériaux adaptés, même s'ils sont parfois de moindre qualité environnementale.

La visite du terminal a réuni 3 participants :

- Deux professionnels du bâtiment

- Un membre du Conseil citoyen Port du Rhin

Sur place, plusieurs supports d'information étaient mis à disposition :

- Des kakémonos et des panneaux pour rappeler le projet et permettre aux participants de visualiser le terminal et l'ensemble de ses activités

- Des dossiers de concertation et des flyers

- Le registre de concertation

Les représentants du Port Autonome de Strasbourg et de Rhine Europe Terminals étaient présents pour répondre aux questions. Les principaux sujets abordés ont été :

- Organisation du travail : les employés travaillent en 2x8h avec 7 ou 8 employés par équipe
- Capacité de traitement : 200 à 250 camions par jour
- Stockage : plus de 2300 conteneurs, propriétés d'armateurs qui paient leur stockage sur le terminal jusqu'à en avoir besoin

Le PAS a expliqué sur place les aménagements possibles à venir dans le cadre du projet d'extension

L'excursion en bateau, a offert aux participants et participantes une perspective sur le terminal Sud depuis le point de vue fluvial.

Les questionnements et observations concernaient :

La gestion des espaces portuaires :

- Entretien des espaces verts et préservation de la biodiversité dans les bassins
- Maintenance des installations électriques et du fond des bassins
- Fonctionnement des écluses

Les opérations de manutention et les aspects techniques :

- Temps de chargement/déchargement : environ 2 heures pour un train
- Poids des conteneurs : jusqu'à 30 tonnes pour un conteneur chargé
- Capacité de traitement : environ 1000 EVP (Équivalent Vingt Pieds) par jour

- Propriété des conteneurs : appartenant généralement aux armateurs
- Sécurité : vérification des scellés à l'arrivée et au départ des conteneurs
- Confidentialité : le Port n'ouvre pas les conteneurs et ne connaît pas leur contenu

Ainsi qu'une question sur la potentielle concurrence du projet du Canal Seine-Nord Europe, Xavier Fauvain a expliqué que ce nouveau canal ne répondrait pas aux mêmes objectifs que ceux du Rhin, notamment en ce qui concerne Strasbourg et le croisement des corridors européens intermodaux.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

« L'ensemble du dispositif de concertation était de nature à permettre une participation aisée de tous les publics »

En tant que garant de la concertation préalable sur le projet d'extension du terminal sud multimodal du Port Autonome de Strasbourg (PAS), nous tenons à souligner que malgré une participation du public relativement limitée, la concertation a néanmoins permis des échanges constructifs et instructifs.

Elle s'est articulée autour de plusieurs temps forts, à commencer par la réunion d'ouverture le 16 octobre 2024. Tenue aux Studios du Rhin à Strasbourg et diffusée en direct sur YouTube, cette réunion n'a malheureusement rassemblé que 14 personnes. Bien que l'organisation ait été soignée, permettant une présentation claire du projet et de ses enjeux.

Le choix d'un lieu peu accessible en transports en commun, et à l'écart des zones habitées a pu freiner la participation du public

Le point culminant de la concertation a été la journée d'animation du 23 octobre 2024. Cette journée, structurée en trois temps, a permis d'aborder le projet sous différents angles. Les ateliers thématiques du matin, bien que n'ayant réuni qu'une dizaine de participants et participantes, ont donné lieu à des échanges riches sur des sujets cruciaux tels que la réduction du trafic routier et l'optimisation de l'emprise foncière. La visite sur site l'après-midi et l'excursion fluviale en soirée a offert des perspectives concrètes sur le projet, favorisant des discussions informelles favorables à la confiance mutuelle.

Au total, cette journée a rassemblé environ 26 personnes, un nombre certes restreint mais qui incluait des représentants et représentantes d'associations citoyennes engagées, chacune représentant 20 à 30 adhérents et adhérentes. La qualité des échanges lors de ces différents moments a en partie compensé la faible affluence.

La réunion de clôture du 18 novembre, à l'instar de celle d'ouverture, n'a pas attiré un public nombreux, ce qui est regrettable car elle visait à restituer l'ensemble des contributions recueillies durant la concertation. Cependant, il faut noter la présence d'un représentant de la plus importante association naturaliste et environnementale active en Alsace i.e. Alsace Nature.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette participation limitée :

- La concurrence avec une enquête publique sur un projet de tramway très médiatisé a certainement capté l'attention du public.
- Le choix de dates en semaine a pu dissuader les actifs de participer.
  Le caractère technique du projet a probablement découragé certains citoyens.
  L'absence d'articles dans la presse locale pendant la concertation n'a pas aidé à mobiliser un public plus large.

Malgré ces obstacles, les garants tiennent à souligner la qualité des échanges qui ont eu lieu.

L'absence notable des usagers industriels du port et la faible participation des riverains et riveraines soulèvent des questions sur l'efficacité des méthodes de mobilisation employées.

Des parties associées à la gouvernance du PAS seuls les représentants du PAS étaient présents lors des réunions et évènement publics, exception faite de la réunion de clôture où le vice-président du conseil de développement du port autonome a fait une allocution à l'ouverture de la réunion.

Pour les futures concertations, nous recommandons d'améliorer la communication en amont et pendant l'événement, notamment via la presse locale et en s'appuyant sur les réseaux associatifs. Il serait également judicieux de se rapprocher de la ville de Strasbourg afin que les futurs évènements de concertation ou d'enquête publique bénéficient d'une meilleure mise en avant sur le site dédié à la participation citoyenne de la ville de Strasbourg

Il serait également préférable de choisir des lieux et des horaires plus accessibles pour les réunions publiques. Développer des outils de vulgarisation pourrait aider à rendre le projet plus compréhensible pour le grand public. Enfin, un effort particulier devrait être fait pour mobiliser les acteurs économiques et les riverains et riveraines directement concernées par le projet.

Bien que la participation ait été en deçà des attentes, cette concertation a permis de recueillir des avis pertinents et d'identifier des pistes d'amélioration pour le projet d'extension du terminal sud multimodal. L'ensemble du dispositif de concertation était de nature à permettre une participation aiséede tous les publics.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

44 personnes ont participé aux différents temps forts
88 connexions uniques sur la page en français et 6 sur la page en allemand
22 contributions ont été enregistrées : 16 interventions orales, 4 questions sur la page internet de la concertation / 2 avis transmis par courrier
Il n'y a pas eu d'observations dans les registres papier

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Les observations et proposition émises par le public lors de la concertation peuvent être classée suivant les thèmes suivants :

- Participation à la concertation
- Flux routiers
- Accès cycliste
- Nuisances sonores
- Qualité de l'air et impact sur la santé
- Gestion du risque industriel
- Pollution de l'eau

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 :

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.

Flux routiers

Plusieurs interventions et questions ont porté sur ce sujet comme :

- 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

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

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 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

Qualité de l'air et 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.

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 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

Pollution de l'eau

- 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.

Évolution du projet résultant de la concertation

Un certain nombre de propositions ont été faites lors des différents évènements organisés lors de la concertation

- Mener une action d'information auprès des chargeurs pour les informer des aides pour encourager le report modal vers le fluvial.
- Réfléchir à l'utilisation de la voie d'eau pour des transferts entre les terminaux portuaires
- Réfléchir au rôle que peut avoir le Terminal Conteneurs Sud et plus globalement le port pour la logistique urbaine sur la métropole
- Favoriser des espaces mutualisés avec les entreprises voisines pour optimiser les surfaces utilisées et réduire l'artificialisation.
- Concevoir des bâtiments modulables et adaptables, permettant une flexibilité pour les usages futurs sans reconstruction.
- Développer un modèle de construction durable et reproductible au niveau local, servant de référence pour d'autres projets dans la zone portuaire.
- Optimiser la gestion des ressources en eau, limiter les usages en eau potable et intégrer des systèmes de récupération et de réutilisation des eaux pluviales.
- Intégrer une production locale d'énergie, pour rendre le bâtiment à énergie positive.
- Évaluer la durabilité et la performance des matériaux sélectionnés, notamment en termes de résistance et d'impact environnemental.
- Privilégier l'utilisation de matériaux locaux et issus de l'économie circulaire ou des matériaux bio/géo-sourcés pour minimiser l'empreinte environnementale et favoriser l'économie locale.
- Établir des indicateurs de performance environnementale et économique (ex. coûts globaux, production énergétique) pour une évaluation complète du projet à toutes les phases du développement de celui-ci.
- Assurer le confort thermique, visuel et acoustique en utilisant des matériaux adaptés, même s'ils sont parfois de moindre qualité environnementale.
- Réfléchir aux concessions que le maître d'ouvrage est prêt à faire et ses limites dans la dégradation des indicateurs de performance.
- Impliquer et engager les parties prenantes dans le respect des objectifs environnementaux, en tenant compte des évolutions futures de l'industrie locale.
- Établir des indicateurs de performance environnementale et économique (ex. coûts globaux, production énergétique) pour une évaluation complète du projet à toutes les phases du développement de celui-ci.
- Assurer le confort thermique, visuel et acoustique en utilisant des matériaux adaptés, même s'ils sont parfois de moindre qualité environnementale.
- Réfléchir aux concessions que le maître d'ouvrage est prêt à faire et ses limites dans la dégradation des indicateurs de performance.
- Impliquer et engager les parties prenantes dans le respect des objectifs environnementaux, en tenant compte des évolutions futures de l'industrie locale.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, à la suite de la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications

apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

- Au vu des interrogations du public quant à l'augmentation des trafics aussi bien routier que ferroviaire et fluvial il serait opportun d'aborder les effets cumulés de ces augmentations quant à l'impact éventuel sur la santé des riverains et riveraines ; plus particulièrement la qualité de l'air dans le contexte de la zone à faible émission (ZFE) de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Il serait utile que le porteur de projet, précise le potentiel de développement économique, spatial et avec quelle typologie industrielle, de l'activité du port. Quel serait son développement ultime dans la limite de son emprise actuelle. Cela reviendrait à présenter un master plan du développement futur du port.
- Il conviendrait que Port Autonome en association avec l'Eurométropole de Strasbourg puisse présenter au public une vision urbanistique du rapprochement de la ville du port.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public pour donner suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Les garants encouragent très vivement le Port Autonome de Strasbourg à conduire une concertation continue jusqu'à l'enquête publique.

Le tableau en annexe détaille les recommandations

Liste des annexes

Annexe 1 Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires

Annexe 2 Lettre de mission des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable —			
Demande de précisions et/ ou recommandations 18/12/2024	Réponse du maître d'ouvrage	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse		JJ/MM/AAA	
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. Quel est la nature et le programme des travaux ferroviaires si tel est le cas ?			
2. Quantifier, modéliser les impacts acoustiques du projet, en particulier les nuisances sonores liées au trafic ferroviaire			
3.Clarifier la complémentarité du projet avec le port de Kehl et les autres terminaux dans un rayon de 300 km			
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...			

5. Réalisation d'une étude des flux de trafic poids lourds attendus sur les deux voies d'accès au port avec l'augmentation de l'activité du terminal sud.			
6.Modéliser l'utilisation capacitaire de la desserte routière du port par le Sud en situation actuelle et en situation de projet réalisé.			
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.			
8.Apporter une réponse quant au devenir du raccordement d'accès au port par nord.			
9. Quels sont les critères et leur poids respectifs pour le choix de tel ou tel engin de manutention ?			
10. Quels sont les critères et leur poids respectifs pour le choix entre la manutention verticale ou horizontale ?			
11.Les emprises du projet et l'espace portuaire sont-ils suffisant vis-à-vis des augmentations de trafic envisagés ?			
12.La complémentarité avec les autres ports rhénans a-t-elle été étudiée ?			
13.Est-il, possible de supprimer la pollution de l'air d'un terminal intermodal avec des engins sur batterie ou hydrogène ?			
14.Le projet prévoit-il d'intégrer dans son périmètre les flux liés au dernier kilomètre ?			
15.Quelle pourrait être la complémentarité en termes de type d'UTI avec le port de Kehl ?			

16.Approfondir la réflexion sur les actions ou initiatives possibles pour développer un verdissement (végétal) du terminal			
Recommandations portant 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 associations notamment celles qui ont activement participé à la concertation préalable.			
2.Organiser une réunion publique pour la présentation des résultats de l'ensemble des études engagées			
3.Intaller un Journal de bord de l'avancement du projet sur le site internet de la concertation			
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			
5.Continuer à garder le contact avec le public jusqu'à la fin des travaux			

La vice-présidente

Paris, le 9 avril 2024

Messieurs,

Lors de la séance plénière du 3 avril 2024, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants du processus de concertation préalable pour le projet d'extension du port de Strasbourg et de sa plateforme de manutention multimodale (67).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

- Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.72176-7. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L. 727-76.».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Article I-.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre.

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;•des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ♦ des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ♦ des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article 1--121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. Vous êtes le prescripteur des modalités de la concertation (information et participation du public) : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation. La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention sur :

- l'absence d'alternative et l'absence de propositions autres que la présentation d'un seul projet par le maître d'ouvrage. Or, conformément à l'article 1.121-15-1 du code de l'environnement, le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux : qu'en est-il notamment de l'ancien projet d'agrandissement du port Nord qui a été envisagé par le passé ; l'ouverture de certaines thématiques dans le cadre de la concertation semble indispensable : une discussion autour des justifications économiques à l'origine du projet, le partage des données sur les prévisions de croissance du trafic fluvial, les bénéfices locaux à en attendre en matière d'emploi et de cadre de vie ou encore

la comparaison avec d'autres exemples de modernisation portuaire. Tout cela est à débattre dans le cadre de la concertation avec le public sur l'opportunité du projet ;

- l'importance que le public soit informé de manière transparente et intelligible, et puisse être entendu sur les conséquences de l'augmentation envisagée de l'activité de transport fluvial, les perspectives d'aménagement et de développement économique aux alentours ; les enjeux transfrontaliers compte-tenu de la situation géographique du port et des échanges et connexions déjà existants avec l'Allemagne et la Suisse.

Il s'agit que le public puisse débattre non seulement de l'agrandissement du port mais aussi de tous les enjeux et effets induits par ce projet dans son ensemble que votre étude de contexte permettra de mettre en lumière.

Je vous alerte sur le calendrier particulièrement restreint proposé par le MO qu'il serait utile qu'il assouplisse pour organiser sa concertation dans les meilleures conditions d'information et de participation du public.

Je vous serais reconnaissant de faire des préconisations précises en prévoyant une durée de concertation conforme aux standards de la CNDP et de proposer la méthodologie de concertation la plus appropriée pour informer et recueillir le point de vue du public, y compris des publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés et vérifier que tout est mis en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat.

3- Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte — ou non - vos prescriptions. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.

liaria CASILLO

Monsieur Désiré HEINIMANN
Monsieur Philippe MERKLING
Garants de la concertation préalable
Extension du port de Strasbourg et de sa plateforme de manutention multimodale (67)

La commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain 75007 Paris — France T. +33 1 40 81 12 63 — ilaria.casjllo@debatpublic.fr debatpub!ic.fr