

**Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable**

Demande de précisions et/ou recommandations	Réponse du maître d'ouvrage	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
Suite à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse		JJ/MM/AAAA	
<p><b>1. L'infrastructure ferroviaire est-elle en capacité quantitative et qualitative pour absorber les trafics anticipés sans générer de nuisances délétères pour les riverains ? Cette question vaut pour les voies d'embranchement au port, ainsi qu'au transit par la gare de Strasbourg. Quelle est la nature et le programme des travaux ferroviaires si tel est le cas ?</b></p>	<p>- Au niveau capacité quantitative Le nouveau HUB Sud, pourrait faire monter l'offre de 2 à 5 trains longs supplémentaires/jour, soit 27 trains/semaine du lundi au samedi (2 trains le samedi). La capacité du réseau ferré national en intégrant le trafic du REM, dispose encore de sillons pour 2 trains/sens/heure et peut donc largement absorber ce flux supplémentaire. Les gares fret d'Hausbergen et du Port du Rhin, disposent également de capacité, les trains de marchandises ne passant pas par la gare (centrale) de Strasbourg.</p> <p>- Au niveau qualitatif Les voies sont régulièrement entretenues. Voies vers KEHL pour le TGV en 2017, une partie des voies vers le sud de la ZIP en 2024, ainsi que la gare du Port du Rhin en 2021. D'autres travaux d'entretiens sont prévus pour l'extension du terminal Sud.</p> <p>- Pour la gestion des nuisances liées au trafic ferroviaire, il faut bien distinguer 2 zones d'intervention - Le Réseau Ferré Portuaire géré par le port, constitué de voies de services et qui se situe en zone industrielle au coeur duquel se situe déjà le Terminal Conteneurs Sud, sans conséquences donc pour les zones d'habitation les plus proches (Neuhof/Stockfeld), situées à plus d'un kilomètre et séparées par la forêt du Neuhof. - Le Réseau Ferré National géré par la SNCF, constitué de voies ferrées structurantes, avec un apport de trafic par le projet de HUB "négligeable" (cf question 2) par rapport au trafic actuel et donc sans nouvelles nuisances indirectes..</p>	<p align="center">-</p> <p align="center">-</p> <p align="center">-</p>	<p align="center">-</p> <p align="center">-</p> <p align="center">-</p>
<p><b>2. Quantifier, modéliser les impacts acoustiques du projet, en particulier les nuisances liées au trafic ferroviaire.</b></p>	<p><b>Une étude acoustique a été réalisée au droit du site en 2023, permettant de quantifier les impacts sonores directs et indirects du projet :</b></p> <p>- Impacts directs (issus du site lui-même) : Le TCS est situé en zone Uxb2 au sens du PLU, soit exclusivement constitué de constructions industrielles à l'exclusion de tout bâtiment d'habitation. En conséquence de quoi les zones d'habitation ne sont pas impactées.</p> <p>- Impacts indirects (trafic routier et ferroviaire hors site) : Les impacts du projet sont faibles et en dessous des contributions sonores limites stipulées dans la réglementation, en se fondant dans la « masse » du trafic existant. Cela étant, le PAS souhaite réaliser des études complémentaires pour mieux prendre en compte les nuisances acoustiques du projet et plus largement de la Zone Industriale Portuaire, avec notamment les nuisances ferroviaires.</p> <p>- A l'échelle du projet, le PAS complètera l'étude de 2023 par une étude complémentaire qui aura pour objectif de mieux modéliser les impacts directs vis à vis de ses riverains industriels, tout en intégrant la mise à jour de la conception même du projet. - A l'échelle de la Zone Industriale Portuaire, le PAS se rapprochera de Airparif qui dispose d'une expérience robuste sur les questions de nuisances ferroviaires.</p>	<p align="center">Etude de bruit complémentaire à l'échelle du projet au cours de 2025</p> <p align="center">Contact avec AirParif au cours du 1er sem. 2025</p>	<p align="center">Etude de bruit complémentaire</p> <p align="center">Contact avec AirParif, puis montage d'une convention et / ou d'études complémentaire</p>

<p><b>3. Clarifier la complémentarité du projet avec le Port de Kehl et les autres terminaux dans un rayon de 300km</b></p>	<p>Les ports de Strasbourg et de Kehl sont non seulement liés par leur proximité géographique mais également par des relations privilégiées qu'ils entretiennent depuis longtemps.</p> <p>Le Conseil d'administration du Port de Strasbourg est composé de 21 membres dont trois membres issus du Port de Kehl. L'Accord signé à Strasbourg le 23 septembre 1992 entre le Gouvernement de la République française et celui du Land Bade-Wurtemberg a institué des relations croisées entre les deux organes de gouvernance des ports de Strasbourg et de Kehl. Ainsi, le PAS participe au Conseil d'administration du Port de Kehl avec 3 membres désignés par le Conseil d'administration du PAS, le Port de Kehl réciproquement participe de droit aux séances du Conseil d'administration du Port autonome de Strasbourg à raison de 3 membres également. Par ailleurs, et pour faciliter les relations de coopération entre les deux établissements, un coordinateur / une coordinatrice peut être désigné/e conjointement pour les deux conseils d'administration, ce qui est le cas depuis de nombreuses années également. L'objectif de cet accord était de pérenniser les relations institutionnelles de coopération et de complémentarité souhaitées après la seconde guerre mondiale notamment par une convention passée entre le Port de Strasbourg et le Land de Bade-Wurtemberg le 19 octobre 1951.</p> <p>Les 2 ports sont solidement liés géographiquement et institutionnellement et partagent une vision stratégique commune. Forts de leur collaboration, les ports développent ensemble leurs projets.</p> <p>Ce principe de réciprocité et d'échange permet désormais d'aborder des thèmes et des problématiques qui concernent les deux ports de part et d'autre du Rhin. A cet effet, les ports ont conclu les accords suivants afin d'approfondir leur coopération dans un climat de confiance.</p> <p>Les ports s'efforcent d'assurer une planification coordonnée des développements de leur infrastructure. Ce faisant, ils partent du principe qu'une extension des installations de transport combiné dans les deux ports est opportune et tournée vers l'avenir.</p> <p>Les Parties sont ouvertes à une coopération plus poussée avec d'autres ports. La coopération porte en particulier sur les sujets stratégiques suivants, concernant lesquels ils effectueront un travail collaboratif afin de parvenir à une position commune :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massification des flux avec développement des modes doux tels que le fer et le fluvial</li> <li>- Décarbonation, approvisionnement en énergie, développement durable</li> <li>- Mobilité</li> <li>- Développement économique</li> <li>- Meilleure prise en compte des ports au niveau politique et économique</li> </ul> <p>La zone de chalandise naturelle du port se déployant sur un rayon d'environ 100km, les terminaux plus éloignés ne sont donc pas concernés par une éventuelle complémentarité d'activité.</p>	<p>-</p> <p>Déjà engagé</p>	<p>-</p> <p>-</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	-------------------

<p><b>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</b></p>	<p>L'arrêté P2020-015 du 3 mars 2020, toujours en vigueur, stipule que la circulation des véhicules de transport de marchandises <b>en transit</b> dont le P.T.A.C (poids total autorisé en charge) est supérieur à 6 tonnes, est interdit dans le tunnel de l'étoile, sur l'avenue du Rhin et sur la rue François Epailly, dans les deux sens de circulation.</p> <p>Ces interdictions ne s'appliquent pas aux véhicules dont le PTAC est supérieur à 6 tonnes <b>ayant leur origine ou leur destination située à l'intérieur de l'agglomération de la Ville de Strasbourg, sauf entre 22h et 6h</b> (cf. arrêté n° P2020-016 daté du 7 février 2020), où la circulation des poids lourds est interdite dans l'agglomération de la Ville de Strasbourg (le terme d'agglomération doit être entendu dans le sens du Code de la Route, c'est-à-dire matérialisée par les panneaux d'entrée) dans la partie située à l'Est de l'autoroute.</p> <p><b>Sont néanmoins exclus de cette zone interdite</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Le territoire du Port Autonome</li> <li>-Le Contournement Sud</li> <li>-La route du Petit Rhin</li> <li>-La rue du Havre</li> <li>-L'itinéraire du contournement poids-lourds de la Schafhardt (route du Fort Uhrich – route de la Schafhardt- rue de la Rochelle – rue du Rhin Napoléon – avenue Vitry le François – avenue du Pont de l'Europe)</li> </ul> <p><b>La zone de la RN4 entre le parc de l'Etoile et le Pont de l'Europe ne fait pas partie de cette exclusion et le trafic de tout véhicule dont le PTAC est supérieur à 6 tonnes y est bien interdit de 22h à 6h comme dans le reste du territoire de la Ville de Strasbourg.</b></p>	<p>Déjà appliqué</p>	<p>-</p>
<p><b>5. Réalisation d'une étude de trafic poids lourds attendus sur les deux voies d'accès au port, avec l'augmentation de l'activité du terminal Sud</b></p>	<p>Nous rappelons que le choix du site du Terminal Conteneurs Sud a été réalisé notamment car il se situe au cœur de la Zone Industriale Portuaire Sud, directement accessible depuis le réseau structurant de la M353, sans impacter l'Avenue du Rhin.</p> <p>Une nouvelle étude de trafic du type origine/destination sur les flux desservant le TCS sera néanmoins menée pour déceler tous les impacts potentiels sur l'ensemble des axes de desserte. (cf. ci-dessous)</p>	<p>2025 / 2026</p>	<p>Etudes complémentaires</p>
<p><b>6. Modéliser l'utilisation capacitaire de la desserte routière du port par le Sud, en situation actuelle et future.</b></p>	<p>Deux études seront menées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une étude à l'échelle de la rue de la Rochelle et de ses carrefours qui consistera à quantifier le trafic, à s'assurer de la capacité suffisante de la rue, et à proposer des aménagements sécurisés pour l'ensemble des flux (piétons, cycles, véhicule léger, poids lourds, Transports Exceptionnels)</li> <li>- Une étude à l'échelle du territoire du PAS et de l'Eurométropole, qui s'appuiera sur une étude de trafic de type origine / destination sur les flux du TCS (cf. point précédent) avec extrapolation des flux futurs. Ces éléments seront testés sur la base du modèle de trafic de l'EMS afin d'en estimer les conséquences, dans la continuité de l'étude de 2023.</li> </ul>	<p>Etude 1 : 2025 Etude 2 : 2025 /2026</p>	<p>Etudes complémentaires</p>

<p><b>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</b></p>	<p>De manière institutionnelle, l'article 4.2.2.1 de la convention Ville-Port (cf. extraits ci-dessous), confirme l'engagement de l'EMS à conserver 2 accès vers le port.</p> <p>" L'urbanisation le long de l'avenue du Rhin, renforce la demande de maîtrise du trafic global, dont le trafic de poids lourds (qui représente environ 7% et en diminution au regard de périodes antérieures), qui pourrait aboutir à terme, à limiter progressivement, le nombre de poids lourds sur cet axe. Cette orientation nécessite de travailler aux conditions d'accès de la zone portuaire pour préserver sa bonne accessibilité tous modes, la fonctionnalité de ses activités et les conditions d'exploitation des entreprises.</p> <p>Compte tenu de l'étalement géographique du port sur un axe Nord-Sud, il est nécessaire que la plateforme portuaire puisse préserver a minima, deux accès performants afin de maintenir l'efficacité de sa desserte et les conditions d'exploitations de l'entreprise."</p> <p>" Les parties s'engagent à étudier les différents scénarios possibles, permettant au port de Strasbourg de bénéficier de deux accès routiers de desserte, géographiquement répartis en tenant compte d'itinéraires routiers efficaces et économiquement performants tant dans l'approche de l'agglomération que de la desserte locale du port.</p> <p>Cette étude devra prendre en compte les problématiques de santé publique et d'urbanisation, les contraintes environnementales de toutes natures, les perspectives d'évolution de parts modales, d'évolution quantitative et qualitative des parcs roulants, les contraintes économiques et juridiques, les enjeux d'acceptabilité tant des acteurs économiques que de la population."</p> <p>Parallèlement à cela, comme écrit en réponse aux autres interrogations, le Port s'engage à mener à bien les études de mobilités et de gestion des nuisances en interface avec les activités de la zone industrialo portuaire, afin de réduire au minimum possible les impacts sur les zones résidentielles.</p>	<p>Arrêté en cours</p>	<p>Respect de l'arrêté municipal</p>
<p><b>8. Apporter une réponse quand au devenir du raccordement d'accès au port par le Nord</b></p>	<p>A ce jour, il n'y a pas d'accès Nord prévu au Port.</p> <p>A l'avenir, si ce sujet devait être mis à l'ordre du jour, il serait traité dans le cadre global du contrat de développement pour toute "la zone nord" du port et son accessibilité.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p><b>9. Quels sont les critères et leur poids respectifs pour le choix de tel ou tel engin de manutention ?</b></p>	<p>Les critères de choix des engins reposent sur leur capacité, performance d'une part et sur leurs coûts d'acquisition et d'exploitation d'autre part. Ils sont ensuite à mettre en regard des types de trafics attendus (conteneurs plein/vide, feroutage, caisse mobile...) et des contraintes de site afin d'optimiser au mieux les couts de construction et d'exploitation d'un terminal.</p> <p>Pour le terminal à conteneurs Sud, la manutention par portique a été privilégiée pour les flux ferroviaires et fluviaux afin de densifier le stockage, réduire les coûts d'exploitation ainsi que les émissions de GES. A contrario, la manutention par chariots élévateurs a été privilégiée pour la gestion des stocks arrière, non accessibles aux portiques, en raison de leurs flexibilités et de leurs capacités de stockage sur 5 à 7 niveaux. Le PAS a néanmoins décidé de réétudier plus finement ce dernier choix afin de voir les possibilités de manutention par portique, permettant d'envisager une "relative" désimperméabilisations de la plateforme, ainsi qu'un meilleur bilan carbone, le tout avec une capacité de stockage accrue.</p>	<p>Le sujet est traité dans le cadre générales des études de conception prévue en 2025 et 2026</p>	<p>Marché de Maîtrise d'Œuvre</p>

<p><b>10. Quels sont les critères et leurs poids respectifs pour le choix entre la manutention verticale et horizontale ?</b></p>	<p>La différence entre ces 2 types de manutention réside essentiellement entre des infrastructures légères à faible rendement pour la manutention verticale et des infrastructures lourdes à haut rendement pour la manutention horizontale. Pour le terminal à conteneurs Sud, les premières études de conception ont consisté à confirmer la possibilité technique d'implanter un terminal à manutention horizontale. L'étude de marché a toutefois mis en avant la nécessité de régler au préalable la mise en compatibilité des gabarits ferroviaires des tunnels vosgiens afin de pouvoir accéder au marché français du ferroutage. Ces travaux dépendent de SNCF Réseaux et sont programmés à l'horizon 2030 / 2035. Ce type de manutention impose par ailleurs des installations identiques en origine / destination et donc un opérateur disposant d'un réseau de terminaux équipés pour la manutention horizontale. Au vu de ces éléments, le PAS conditionnera cet investissement à la réalisation des conditions rappelées supra. Le PAS ne prévoit pas d'investissement dans un terminal à manutention horizontale au droit du Terminal à Conteneurs Sud au niveau de la phase 1.</p>	-	-
<p><b>11. Les emprise du projet et l'espace portuaire sont-ils suffisants vis-à-vis des augmentations de trafic envisagées ?</b></p>	<p>Les études de conception du nouveau Terminal à Conteneurs Sud ont pris en compte dans leurs calculs les capacités de manutentions ainsi que la place disponible pour le fonctionnement optimal de l'ensemble des opérations de manutention, de stockage et d'exploitation. Les emprises du projet sont donc suffisantes. L'espace portuaire, n'influe pas sur le fonctionnement du terminal.</p>	-	-
<p><b>12. La complémentarité avec les autres ports rhénans a-t-elle été étudié ?</b></p>	<p>A l'exception du Port de Kehl, il n'y a pas de complémentarité avec les autres ports rhénans qui sont bien sûr mis au courant de nos projets à titre informatif.</p>	-	-
<p><b>13. Est-il possible de supprimer la pollution de l'air d'un terminal intermodal avec des engins sur batterie hydrogène ?</b></p>	<p>A l'heure actuelle, les terminaux fonctionnent majoritairement à l'aide de moteurs thermiques émettant des GES, à l'exception des portiques qui fonctionnent à l'électricité. Comme dans beaucoup de secteur, la profession est néanmoins en pleine évolution pour changer cela et les premiers reach stackers électriques ou à hydrogène ont ainsi vu le jour, ainsi que des reach stackers hybrides ou à biocarburant tel que l'HVO ("Hydrotreated Vegetable Oil" - huile végétale hydrotraitée). Le PAS entend s'insérer dans ce mouvement et étudie avec son exploitant l'ensemble des solutions possibles dans l'aménagement de son futur terminal afin de le rendre le plus propre possible.</p>	<p>Le sujet est traité en parallèle des études de conception en cours (2025 - 2026) avec l'exploitant</p>	<p>Etude complémentaire</p>
<p><b>14. Le projet prévoit-il d'intégrer dans son périmètre les flux liés au dernier kilomètre ?</b></p>	<p>Les terminaux sont historiquement des maillons de la chaîne logistique en proposant des plateformes d'échange pour le transport massif. Ils n'ont pas pour vocation à transporter les marchandises en lieu et place des chargeurs dont c'est le métier. Le projet tel qu'imaginé à ce jour ne prévoit pas d'intégrer les flux liés aux derniers kilomètres. Cela étant, dans une logique de service et de décarbonation du transport, le PAS n'exclue pas de pouvoir offrir ce service ou tout ou moins d'y contribuer dans un objectif de développement durable. Le port pourra également privilégier l'implantation d'acteurs logistiques avec des flottes "propres" ou spécialisées dans ce domaine comme ULS déjà sur le PAS.</p>	<p>Le sujet est traité de manière continue à l'échelle du Port via ses contrats d'amodiation</p>	<p>Orientation stratégique des futurs contrat d'amodiation</p>

<p><b>15. Quelle pourrait être la complémentarité en termes d'UTI avec le port de Kehl ?</b></p>	<p>Contrairement à certains autres ports rhénans comme Ludwigshafen ou Mannheim, le port de Kehl ne dispose pas à ce jour de solution de ferroutage. Cependant, selon les résultats de l'étude réalisée par Systra en 2019, et les premiers résultats de l'étude en cours auprès des chargeurs d'Alsace, il serait intéressant de proposer des navettes ferroviaires pour les flux continentaux (FR et UE) au départ des terminaux du port de Strasbourg . Cela permettrait au PAS de développer son offre de report modal (au-delà des flux de conteneurs maritimes) qui permettrait la massification de flux de remorques/caisses mobiles venant et sortant depuis Alsace sur des trajets &gt; 400 km.</p>	<p>Ce sujet est traité en parallèle des études de conception du TCS, via la démarche commerciale du PAS</p>	<p>Démarche commerciale du PAS</p>
<p><b>16. Approfondir la réflexion sur les actions ou initiatives possibles pour développer un verdissement (végétal) du terminal</b></p>	<p>Plusieurs études sont en cours sur le sujet avec une approche Eviter Réduire Compenser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Nouveaux bâtiments d'exploitation en matériaux biosourcés et agrémentés de toits végétalisés</li> <li>-Projet de désimperméabiliser certaines parties de la plate-forme du terminal (portiques/voies) pour favoriser l'infiltration naturelle de l'eau dont la possibilité technique sous réserve d'investigations complémentaires et d'un avis, in fine, des services de l'Etat (police de l'eau) et de l'eau de l'EMS</li> <li>-Rénovations des berges naturelles en réintroduisant la biodiversité</li> </ul>	<p>Le sujet fait partie intégrante des études de conception en cours (2025 - 2026)</p>	<p>Etudes de maîtrise d'œuvre et études complémentaires si besoin</p>
<p><b>Recommandations portants sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</b></p>			

<p><b>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</b></p>	<p>Le port a pris contact avec l'EMS et son comité de développement (CODEV), pour qu'il puisse intégrer dans ses débats, la question du report modal et les enjeux du projet de Hub Sud.</p>	<p>Ce sujet est traité dans le cadre des relations permanentes entre le PAS et l'EMS</p>	<p>Invitation à participer à la concertation continue du comité de développement de l'EMS</p>
<p><b>2. Organiser une réunion publique pour la présentation des résultats de l'ensemble des études engagées</b></p>	<p>A réception des études complémentaires, le Port organisera dans ses locaux, des ateliers pédagogiques participatifs pour expliquer et partager les enjeux, les problématiques et les différents résultats.</p>	<p>A réception des études sur 2025 et 2026</p>	<p>Organisation d'ateliers pédagogiques au Port</p>
<p><b>3. Installer un journal de bord de l'avancement su projet sur le site internet de la concertation</b></p>	<p>Le site internet du PAS étant en cours de modernisation, nous n'allons pas avant 2026 développer davantage d'outils que ceux existant.</p>	<p>2026</p>	<p>Mise à jour du site internet en 2026</p>
<p><b>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</b></p>	<p>La page du site dédiée à la concertation est toujours ouverte et le restera tout au long du projet. Une refonte du site internet du PAS est prévu en 2025/2026, d'ici là il n'y aura pas d'évolutions quant à la rubrique question/réponse.</p>	<p>-</p>	<p>Mise à jour du site internet en 2026</p>
<p><b>5. Continuer à garder le contact avec le public jusqu'à la fin des travaux</b></p>	<p>Le Port va continuer d'échanger avec le public notamment dans le cadre de la concertation continue. Il va notamment développer ses échanges réguliers avec les représentants de quartier afin d'identifier les enjeux pour les riverains. Enfin, dans le cadre du centenaire, le Port va développer des festivités auprès du grand public et des outils pédagogiques autour de la définition et services du Port seront partagés.</p>	<p>Démarche continue</p>	<p>Concertation continue Centenaire du Port Outils pédagogiques</p>