



Mission régionale d'autorité environnementale
Grand Est

**Avis délibéré sur le projet d'aménagement du terminal sud
du port d'Ottmarsheim (68)
porté par Euro Rhein Ports**

n°MRAe 2023APGE55

Nom du pétitionnaire	Euro Rhein Ports
Commune	Ottmarsheim
Département	Haut-Rhin (68)
Objet de la demande	Aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	28/03/23

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En application du décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est, pour le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim porté par Euro Rhein Ports, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). Elle a été saisie pour avis par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est le 28 mars 2023.

Conformément aux dispositions des articles R.181-19 et D.181-17-1 du code de l'environnement, le préfet du département du Haut-Rhin a transmis à l'Autorité environnementale les avis des services consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 25 mai 2023, en présence de Julie Gobert, Patrick Weingertner, André Van Compernelle, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre permanent et président de la MRAe, de Christine Mesurolle, Catherine Lhote et Georges Tempez, membres permanents, de Yann Thiébaud, chargé de mission et membre de la MRAe, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

Note : les illustrations du présent document, sauf indication contraire, sont extraites du dossier d'enquête publique ou proviennent de la base de données de la DREAL Grand Est.

¹ Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La société Euro Rhein Ports projette d'aménager un nouveau terminal pour le transport de marchandises par voie fluviale au port d'Ottmarsheim. La surface qui sera occupée par les installations projetées est d'environ 24 ha, dont 18 ha de surfaces qui seront mises à disposition d'entreprises privées, 2 ha pour le terminal ferroviaire et le reste en voiries et espaces verts.

Le projet global consiste principalement en l'aménagement de :

- un appontement constitué de 9 ducs d'Albe² dans le grand canal d'Alsace ;
- un portique de 90 m pour le chargement et le déchargement des navires ;
- un terminal à conteneurs de 10 ha comprenant un entrepôt logistique de grande capacité de 40 000 m² ;
- un faisceau ferroviaire sous le portique ;
- un quai roro³ de 260 m ;
- une scierie sur 8 ha dont 1 ha pour le stockage de grumes ;
- un carrefour giratoire sur la rue du Jura desservant la zone.

L'étude d'impact indique ainsi que 2 parcelles seront dédiées à un terminal à conteneurs et à une scierie. Les emprises du terminal à conteneurs et de la scierie seront amodiées⁴ à des entreprises qui aménageront et exploiteront ces infrastructures. Les informations et analyses relatives à ces activités sont, pour le moment, trop succinctes et ne permettent pas d'évaluer à ce stade les impacts de ces activités.

L'Ae rappelle que l'aménagement des parcelles amodiées fait effectivement partie du projet global, et qu'à ce titre leurs impacts doivent être traités dans l'étude d'impact. Toutefois, le III. de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement prévoit que lorsque les incidences du projet n'ont pas pu être complètement appréciées lors de la première autorisation, « le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ». Il y a aura donc lieu d'actualiser l'étude d'impact pour ces opérations, composantes du projet global, préalablement à leurs demandes d'autorisation (permis d'aménager, autorisation ICPE...).

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de ces composantes du projet global d'actualiser et de compléter la présente étude d'impact au fur et à mesure de l'avancée de leurs opérations, préalablement au dépôt des demandes d'autorisation nécessaires.

Les attendus à ce stade de l'Ae, pour cette actualisation de l'étude d'impact, sont précisés dans l'avis détaillé ci-après.

Pour le présent dossier, l'Ae salue la réalisation d'une étude comparative pour le choix du site en fonction des impacts environnementaux et note favorablement que le site retenu s'inscrit dans le développement du port d'Ottmarsheim prévu par le SCoT de la région de Mulhouse et qu'il permettra un renforcement de sa desserte ferroviaire.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- les eaux superficielles et souterraines ;
- les risques naturels et technologiques ;
- les trafics routiers, ferroviaires et fluviaux.

2 Pilotis sur lesquels un bateau peut s'amarrer ou s'appuyer.

3 Roll-on/roll-off, chargement et déchargement de véhicules par des rampes d'accès.

4 Loués contre redevance.

Concernant la biodiversité et les milieux naturels, le projet prévoit l'évitement du corridor écologique présent au sud du site. Il va cependant détruire des habitats d'espèces protégées, en mettant en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, notamment par la préservation de milieux naturels au niveau de ce corridor écologique, et de compensation par la création ou la restauration d'habitats des espèces cibles sur 10,33 ha. L'Ae considère que les mesures de compensation prévues permettent de garantir l'équivalence des fonctionnalités écologiques pour les habitats des espèces protégées impactées par le projet.

Concernant les eaux superficielles et souterraines, le dossier ne précise pas les modalités de gestion des eaux pluviales des parcelles amodiées, il y a lieu de le compléter sur ce point. L'Ae s'est notamment interrogée sur les conséquences éventuelles sur le milieu aquatique des rejets d'eaux pluviales ou d'arrosage (grumes) provenant des activités du site, ainsi qu'en cas de rejets en provenance des dispositifs de prévention contre les risques accidentels au niveau du stockage des conteneurs.

Le projet n'aura pas d'impact significatif sur les risques naturels d'après le dossier et l'Ae partage cet avis. En revanche, les installations sont susceptibles d'engendrer des risques technologiques en fonction des substances manipulées et stockées. Le dossier contient peu d'informations sur ce sujet, ce qui ne permet pas d'évaluer les risques technologiques engendrés par le projet, en particulier concernant le stockage et le transport de matières dangereuses et la scierie.

Le projet a pour objectif d'augmenter l'usage de la voie fluviale sur le Rhin pour le transport de marchandises, ce qui conduit *a priori* à une diminution du trafic routier sur longues et moyennes distances, et des pollutions et nuisances associées. L'Ae s'est toutefois interrogée sur les impacts de proximité du projet sur le trafic routier dans les environs de Mulhouse, dans un contexte de trafic déjà saturé. Le projet permet aussi d'améliorer la capacité de transfert à partir de la voie ferroviaire par l'aménagement d'un portique desservi par un faisceau ferroviaire. L'Ae s'est cependant interrogée sur les conséquences éventuelles du changement climatique sur l'activité du site en périodes d'étiages ou de crues, notamment par la réduction de l'impact positif du transport fluvial qui pourrait en résulter.

L'Ae recommande principalement au pétitionnaire de :

- ***tenir compte du changement climatique dans ses prévisions de trafic ;***
- ***analyser plus précisément les impacts du projet sur le risque de saturation du réseau autoroutier ;***
- ***compléter l'étude d'impact avec un véritable bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet en prenant en compte les émissions du projet (travaux, exploitation) et les émissions évitées grâce au projet, dans le contexte du changement climatique et de ses impacts sur les crues et étiages qui affectent le débit du Rhin et du grand canal ;***
- ***préciser le temps de retour du projet au regard des émissions de gaz à effet de serre si le bilan est positif ;***
- ***proposer des mesures de compensation, si possible locales, des émissions nettes de gaz à effet de serre si le bilan est négatif.***

Les autres recommandations de l'Ae se trouvent dans l'avis détaillé.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

La société d'économie mixte à opération unique Euro Rhein Ports a été créée le 1^{er} juillet 2021. Elle est concessionnaire du port de Mulhouse Rhin composé du port d'Ottmarsheim, du port de l'Île Napoléon et du port d'Huningue Village-Neuf.

Le trafic fluvial est principalement constitué en entrée (745 000 tonnes en 2021) de produits chimiques, pétroliers et métallurgiques et en sortie (1 810 000 tonnes en 2021) de produits agricoles, minéraux, de produits chimiques et des produits manufacturés. Le trafic fluvial de conteneurs est de 75 000 EVP⁵ en 2021. Ce trafic est pénalisé par des infrastructures sous dimensionnées par rapport à la demande (portiques en fin de vie et non connectés à la voie ferrée).

Le port d'Ottmarsheim est spécialisé dans les activités liées aux conteneurs et au vrac. Il comprend actuellement :

- 2 portiques à conteneurs dont 1 en fin de vie ;
- une pelle vrac et bandes transporteuses pour chargement ;
- un terminal à conteneurs (stockage) de 55 000 m².

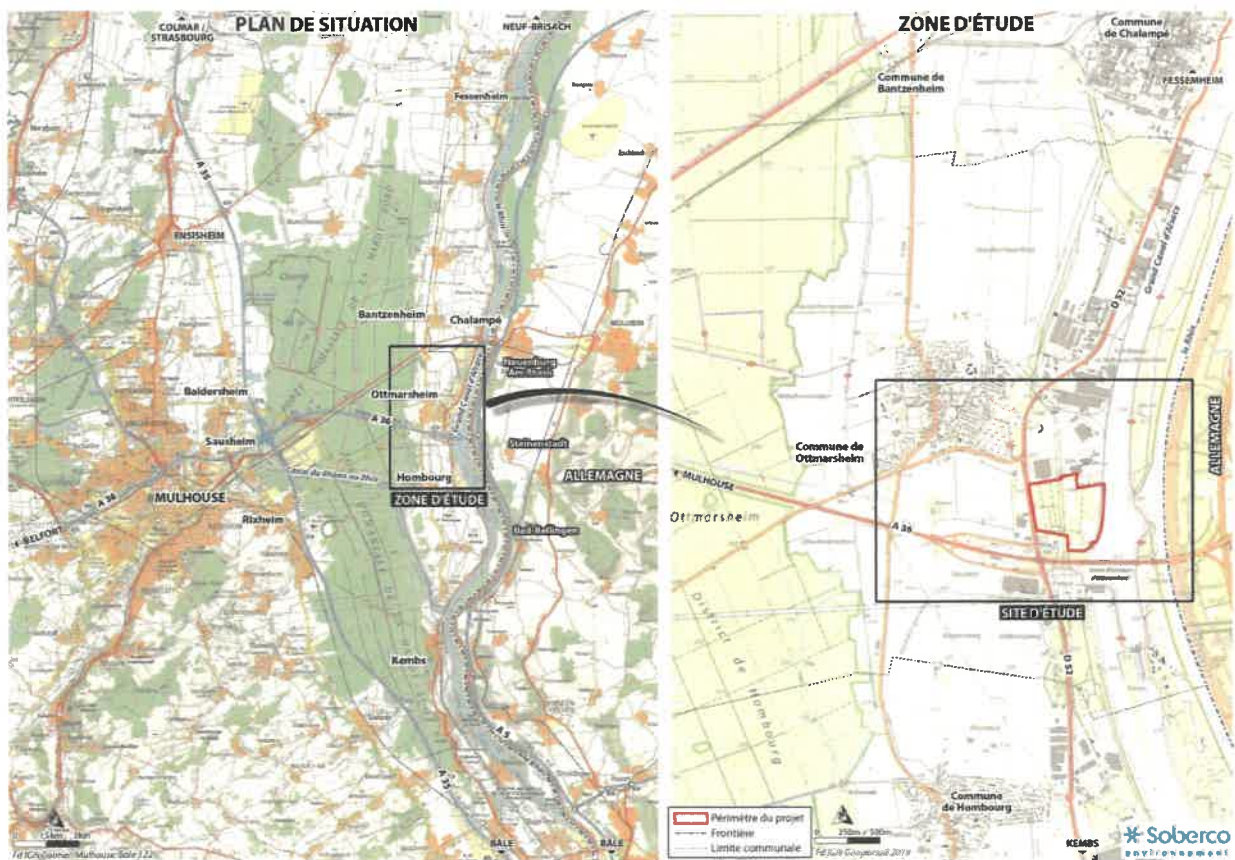


Figure 1: Localisation du projet

D'après le dossier, les infrastructures actuelles sont saturées et ne présentent plus de capacité de réserve, alors que la demande continue d'augmenter. L'utilisation optimale du terminal conteneurs

⁵ Équivalents vingt pieds, unité de mesure basée sur le volume d'un conteneur de vingt pieds.

se fait au détriment des trafics de vrac du fait du partage des infrastructures, notamment les accès à l'eau. De plus, le mode ferroviaire n'est pas favorisé car il n'est pas possible de développer un vrai faisceau sous portique au sein des infrastructures existantes.

La surface de concession du port d'Ottmarsheim est de 100 ha, dont 30,9 ha sont aujourd'hui disponibles.

Le projet vise à créer un nouveau terminal pour le transport de marchandises par voie fluviale au port d'Ottmarsheim. La surface du projet est d'environ 24 ha dont 18 ha de surfaces à amodier⁶, 2 ha pour le terminal ferroviaire et le reste en voiries et espaces verts. Il consiste principalement en l'aménagement de :

- un appontement constitué de 9 ducs d'Albe⁷ dans le grand canal d'Alsace ;
- un portique de 90 m pour le chargement et le déchargement des navires ;
- un terminal à conteneurs de 10 ha comprenant un entrepôt logistique de grande capacité de 40 000 m² ;
- un faisceau ferroviaire sous le portique ;
- un quai roro⁸ de 260 m ;
- une scierie sur 8 ha dont 1 ha pour le stockage de grumes ;
- un carrefour giratoire sur la rue du Jura desservant la zone.

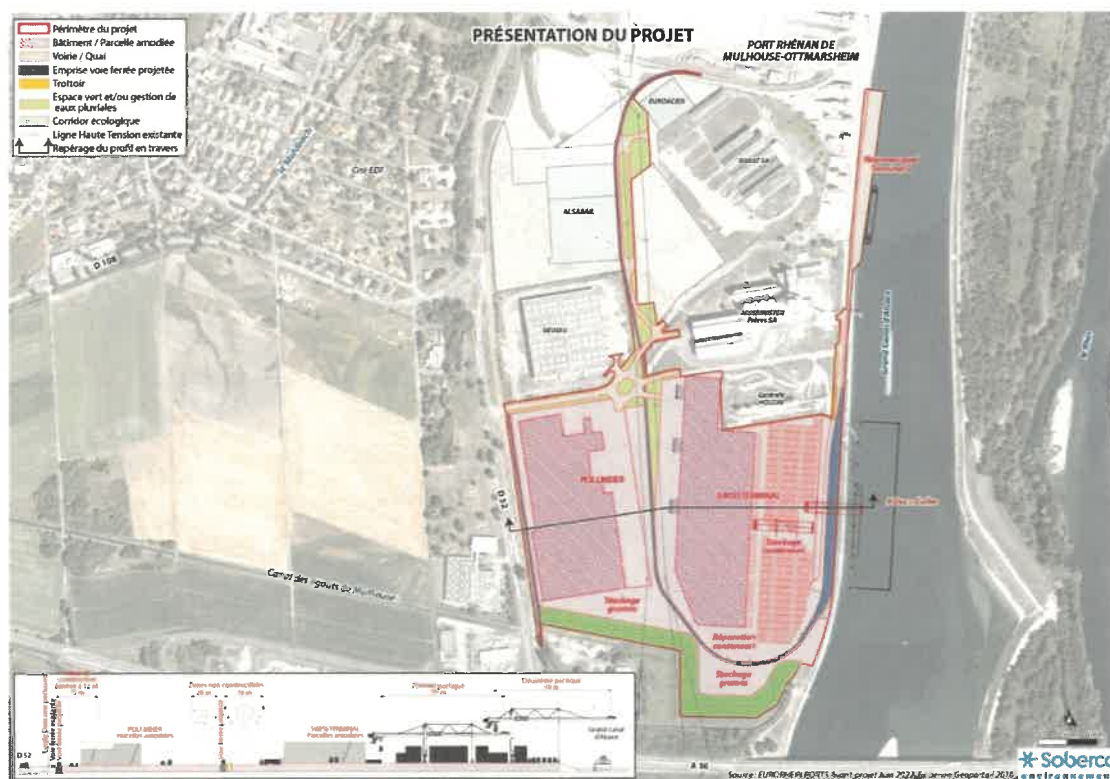


Figure 2: Schéma du projet

L'étude d'impact indique ainsi que 2 parcelles seront dédiées à un terminal à conteneurs et à une

6 Louer contre redevance.

7 Pilotis sur lesquels un bateau peut s'amarrer ou s'appuyer.

8 Roll-on/roll-off, chargement et déchargement de véhicules par des rampes d'accès

scierie. Les emprises du terminal à conteneurs et de la scierie seront amodiées⁹ à des entreprises qui aménageront et exploiteront ces infrastructures. Les informations et analyses relatives à ces activités sont, pour le moment, trop succinctes et ne permettent pas d'évaluer pour le moment les impacts de ces activités (cf. paragraphes 3.1.2. et 3.1.3. ci-après).

Le secteur ouest du site a été utilisé comme zone de logements pour les ouvriers du chantier du grand canal d'Alsace dans les années 1950-1960. La zone a ensuite été progressivement démantelée durant le dernier quart du XX^e siècle.

Le secteur est du site est en partie constitué de remblais issus de la création du canal.

Aucune activité susceptible d'avoir pollué significativement le site n'a été recensée.

L'ensemble du site est aujourd'hui en friche. Il est traversé au milieu selon un axe nord-sud par 2 lignes à haute tension (225 kV et 63 kV), et bordé le long du canal par une voie ferrée en impasse utilisée pour le stockage de wagons.

L'Ae a été saisie pour avis dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau (rubriques 2.1.5.0 rejet d'eaux pluviales, 3.1.2.0 modification du profil du lit mineur d'un cours d'eau et 3.1.5.0 travaux dans le lit mineur d'un cours d'eau), qui inclut également une demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement (espèces protégées).

2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

2.1. Articulation avec les documents de planification

Le dossier justifie la compatibilité du projet avec les documents suivants :

- le Schéma d'orientation portuaire du Rhin ;
- le Schéma de cohérence territoriale de la région de Mulhouse ;
- le Plan local d'urbanisme d'Ottmarsheim ;
- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin-Meuse 2022-2027 ;
- le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Ill nappe Rhin approuvé en 2015.

Le dossier apporte également des indications visant à justifier la compatibilité du projet avec les objectifs suivants du SRADDET Grand Est :

- objectif 1 : Devenir une région à énergie positive et bas carbone à l'horizon 2050 ;
- objectif 3 : Rechercher l'efficacité énergétique des entreprises et accompagner l'économie verte ;
- objectif 10 : Améliorer la gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau ;
- objectif 11 : Économiser le foncier naturel, agricole et forestier ;
- objectif 13 : Développer l'intermodalité et les mobilités nouvelles au quotidien ;
- objectif 14 : Reconquérir les friches et accompagner les territoires en mutation ;
- objectif 15 : Améliorer la qualité de l'air, enjeu de santé publique ;
- objectif 20 : Valoriser les flux et devenir une référence en matière de logistique multimodale.

L'Ae partage l'analyse du pétitionnaire. Le Port d'Ottmarsheim est un équipement public dont le SCoT a bien pris en considération le développement.

9 Loués contre redevance.

2.2. Solutions alternatives, justification du projet et application du principe d'évitement

Le dossier présente une analyse comparative de 6 sites possibles et justifie le choix du site retenu au regard des objectifs du projet et de ses impacts environnementaux :

- parcelles « route de la cité provisoire » à Ottmarsheim : pas de bord à quai, inclus dans le PPRT Alsachimie ;
- extension sur Mulhouse (triangle canal – A35 – voie ferrée) : enjeu écologique fort avec la forêt de la Hardt ;
- friche Hombourg : pas de bord à quai, inclus dans le PPRT Tym logistique ;
- bande agricole de la RD52 à Petit Landau : pas de bord à quai, surfaces agricoles très productives ;
- site portuaire Niffer : bord à quai aménageable avec un impact écologique fort, surfaces agricoles très productives.

2 variantes d'aménagement du site sont présentées, qui correspondent à l'évolution du projet dans le temps.

L'Ae salue cette étude comparative trop rarement présente dans les dossiers qui lui sont présentés et considère que l'analyse des variantes est satisfaisante.

Le dossier justifie le projet par sa capacité à répondre au besoin d'augmentation de la part modale du fret fluvial fixé par la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et aux besoins d'industriels locaux. L'implantation d'une scierie est justifiée par le besoin d'une proximité avec la voie d'eau pour l'export de la production par conteneurs. La présence sur le site de voies ferrées permettra également l'approvisionnement des matières premières par la voie ferroviaire.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- les eaux superficielles et souterraines ;
- les risques naturels et technologiques ;
- les trafics routiers, ferroviaires et fluviaux.

3.1. Analyse par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévus)

3.1.1. La biodiversité et les milieux naturels

État initial

Le projet est situé dans un secteur avec de nombreux intérêts environnementaux de biodiversité : il est dans la zone naturelle d'intérêt environnemental, faunistique et floristique (ZNIEFF¹⁰) de type 2 « Ancien lit majeur du Rhin de Village-Neuf à Strasbourg ».

Le grand canal d'Alsace est couvert par un site Natura 2000¹¹, la zone de protection spéciale

10 L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

Les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs d'une superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces ou de milieux rares remarquables du patrimoine naturel national ou régional.

Les ZNIEFF de type 2 sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou offrant des potentialités importantes.

11 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

(ZPS) « Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village Neuf » et par le site Ramsar¹² « Rhin supérieur / Oberrhein ». Le projet est donc concerné par ces zonages pour les travaux sur les berges et dans le canal.

En rive droite du canal, l'île du Rhin est couverte par la zone spéciale de conservation (ZSC) « Secteur alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin » et par la ZNIEFF de type 1 « Ile du Rhin et Vieux-Rhin de Ottmarsheim à Vogelgrun ».

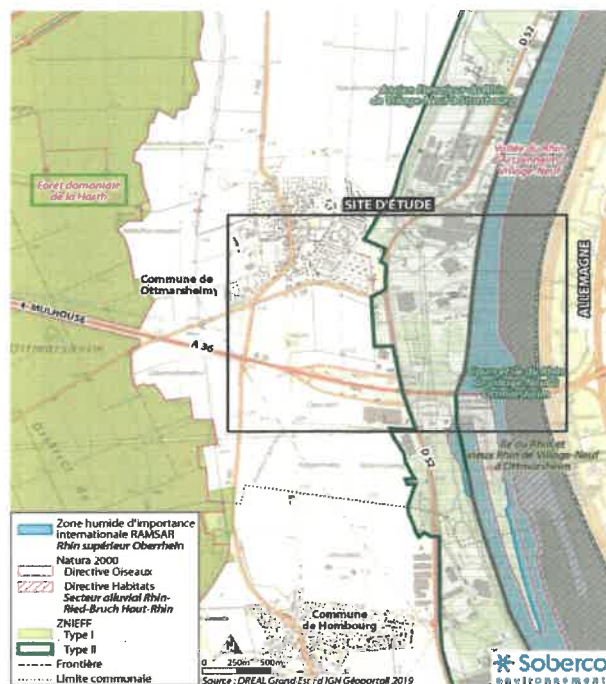


Figure 3: Zonages relatifs aux milieux naturels

L'état initial repris dans la demande d'autorisation environnementale a été réalisé selon une approche par zone, en fonction du compartiment étudié :

- Zone d'Étude Immédiate (ZEI) : ensemble de la zone du projet,
- Zone d'Étude Rapprochée (ZER) : zone d'implantation du projet élargie à certaines parcelles attenantes,
- Zone d'Étude Éloignée (ZEE) : rayon de 5 à 10 km autour de la ZEI.

La zone d'étude immédiate est principalement composée d'une friche semi-sèche à l'ouest et au sud, et de milieux rudéraux en voie de fermeture dans sa partie nord-est.

Les inventaires écologiques ont été alimentés par la consultation de données bibliographiques à l'échelon communal, mais surtout par la mise en œuvre sur le terrain d'inventaires selon des protocoles et méthodologies standardisés propres à chaque compartiment étudié. Ils ont été mis en œuvre de jour comme de nuit, tout au long de la période couverte par l'étude (août 2020 à juin 2021) en fonction de la phénologie et de l'activité des compartiments étudiés, et ceci au regard des conditions météorologiques du moment.

L'Ae souligne la qualité des études présentées pour la caractérisation de ces milieux.

¹² La Convention de Ramsar est une convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, aussi couramment appelée « convention sur les zones humides ». Il s'agit d'un traité international adopté le 2 février 1971 pour la conservation et l'utilisation durable des zones humides, qui vise à enrayer leur dégradation ou disparition, aujourd'hui et demain, en reconnaissant leurs fonctions écologiques ainsi que leur valeur économique, culturelle, scientifique et récréative.



Figure 4: Habitats de la zone d'étude immédiate

Les protocoles et méthodologies ont été mis en œuvre soit uniquement au sein de la ZEI (ex. : flore), soit au sein de la ZEI et de la ZER (ex. avifaune nicheuse, invertébrés, mammifères), et ceci pour mieux prendre en compte les capacités de déplacement et/ou d'utilisation des habitats naturels en présence par les différents compartiments étudiés.

Ils ont permis de mettre en évidence la présence d'habitats naturels particulièrement dégradés et de définir un enjeu fort pour les oiseaux (avifaune) sur le site avec présence d'espèces telles que la Pie grièche écorcheur, représentative du cortège des espèces des milieux ouverts à semi-ouverts.

Flore

Le site présente une diversité floristique moyenne. Lors des prospections 123 espèces ont été observées sur l'ensemble de la zone d'étude. Aucune espèce n'est protégée au niveau national ou régional, mais une espèce est considérée comme d'intérêt patrimonial : l'Orchis pyramidal (1 individu trouvé).

Les espèces exotiques envahissantes sont présentes sur une large majorité de l'emprise (Solidage du Canada, Robinier faux-acacia...).

Oiseaux

48 espèces d'oiseaux ont été recensées sur l'ensemble de la zone d'étude en période de reproduction, dont 36 protégées et 2 inscrites à l'annexe I de la directive Oiseaux. 16 espèces protégées nichent ou sont susceptibles de nicher au sein du site de projet et 6 espèces protégées utilisent le site pour leur alimentation.

32 espèces ont été observées lors de l'inventaire en période hivernale, dont 23 protégées. Les espèces utilisent principalement le site comme zone de chasse ou d'alimentation et/ou de refuge. Plusieurs espèces inventoriées en période hivernale sont des espèces observées en période de nidification.

29 espèces ont été observées lors de l'inventaire en périodes de migrations prénuptiale et postnuptiale, dont 21 protégées (à l'exemple du Faucon crécerelle, du Chardonneret élégant ou encore du Rossignol philomèle) et 2 inscrites à l'annexe I de la directive européenne « Oiseaux ».

Amphibiens

Une grenouille verte a été observée dans la partie nord-ouest du site. 3 espèces sont considérées comme potentiellement présentes.

Reptiles

1 espèce de reptiles a été observée, le Lézard des murailles, et 3 espèces sont considérées comme potentiellement présentes.

Invertébrés

33 espèces de papillons ont été observées (Grand Nègre des bois, Azuré des Cytises), 1 espèce de libellule (Caloptéryx) et 12 espèces d'orthoptères (Criquet des pâtures, Grillon champêtre) et 71 autres espèces.

Chauves-souris

8 espèces de chauves-souris ont été dénombrées sur le site, dont la Noctule commune et la Sérotine commune, mais aucun gîte.

Mammifères (hors chauves-souris)

6 espèces ont été inventoriées : le Chevreuil européen, le Renard roux, le Blaireau européen, le Lièvre d'Europe, le Lapin de garenne et la Taupe d'Europe. Le Hérisson d'Europe est potentiellement présent.

Poissons

32 espèces sont présentes dans la zone d'étude, dont 8 espèces protégées ou patrimoniales. Le grand canal d'Alsace est un milieu intermédiaire convenant à la fois à des salmonidés (saumon) et à des cyprinidés (vairon).

Le caractère « humide » sur l'emprise du projet a été étudié, et au final exclu, ceci selon des critères de précision et de délimitation repris dans l'arrêté du 24 juin 2008 et modifié par celui du 1^{er} octobre 2009.

Trame verte et bleue

Des éléments de « trame verte et bleue » ont également été abordés : le site est traversé dans sa partie sud par un corridor terrestre permettant de relier des réservoirs de biodiversité situés de part et d'autre du projet. Ce corridor est identifié dans le SRADDET comme à remettre en bon état. Ce corridor suit le canal des égouts de la ville de Mulhouse. Il est actuellement constitué de

boisements qui jouent le rôle de relais entre l'île du Rhin et la forêt de la Hardt. Ce corridor a cependant plusieurs interruptions assez fortes, notamment dans les parcelles cultivées le long de l'aire de repos d'Ottmarsheim, où aucune végétation permanente n'est installée sur une distance de 450 m. Ce corridor doit également franchir la RD52, qui est une route à forte circulation et qui n'est pas aménagée pour la traversée par la faune.

Impacts et mesures

Avant application de mesures d'Évitement-Réduction-Compensation (ERC), les principaux impacts sont la destruction d'habitats et d'individus et le dérangement d'individus, principalement pour les oiseaux et les poissons.

Les mesures d'évitement principales, présentées dans le dossier, visent à préserver le corridor écologique situé au sud de la zone d'étude, celui-ci ayant été identifié comme un élément à enjeu fort. Le scénario retenu au final par le pétitionnaire permet, par réduction et modification de l'emprise initiale, d'exclure ce dernier de son emprise.

Des mesures d'évitement complémentaires sont également prévues en phase travaux afin de garantir son intégrité et son efficacité, de même que celle des futurs espaces verts qui le compléteront : balisage préventif, limitation et positionnement adapté de l'emprise.

Concernant la faune aquatique, des pêches de sauvegarde seront réalisées, en complément de l'adaptation des périodes de travaux aux périodes de sensibilité des espèces. L'impact résiduel sur les espèces aquatiques est considéré comme non significatif.

La demande d'autorisation environnementale inclut une demande de dérogation espèces protégées concernant :

- 19 espèces d'oiseaux (dont 4 potentielles) du cortège des milieux ouverts ou semi-ouverts : Pie-grièche écorcheur, Bruant jaune, Linotte mélodieuse, Locustelle tachetée, Hypolaïs polyglotte, Chardonneret élégant, Tarier pâle, Bruant proyer, Pouillot fitis, Faucon crécerelle, Verdier d'Europe, Accenteur mouchet, Fauvette grisette, Rousserolle verderolle, Rossignol philomèle, Busard Saint-Martin, Cochevis huppé, Fauvette babillarde, Hypolaïs icterine ;
- 4 espèces de reptiles (dont 3 potentielles) : Lézard des murailles, Coronelle lisse, Lézard des souches, Orvet fragile ;
- 1 espèce potentielle de mammifères : Hérisson d'Europe.

Les principales mesures d'évitement et de réduction sont :

- évitement du boisement situé au sud ;
- évitement des périodes de sensibilité de la faune ;
- balisage préventif des zones des futurs espaces verts et du corridor ;
- entretien de la végétation sans utilisation de produits phytosanitaires ;
- gestion des espèces invasives et réensemencement rapide des terrains remaniés pendant les travaux ;
- protection des zones de chantier par des barrières à amphibiens pour limiter le risque de destruction d'individus ;
- clôtures perméables à la petite faune ;
- création d'abris pour les reptiles.

Au total, 8,26 ha d'habitats favorables à des espèces protégées seront détruits.

Une compensation est prévue sur une surface de 10,33 ha, dont 2,1 ha sur les zones d'évitement de la zone d'étude immédiate et 8,23 ha sur des parcelles qui forment un couloir en bordure de la zone portuaire du côté ouest.

Les mesures de compensation consistent en la création ou la restauration d'habitats favorables aux espèces cibles. Sur le site du projet, sont prévus la création d'une haie multi-strates et la gestion de la zone de friche semi-sèche évitée au niveau du corridor écologique.

Sur les autres parcelles de compensation, le dossier prévoit la création de prairies, de haies, bocages, la réhabilitation de zones rudérales et de boisements, la lutte contre les espèces envahissantes par fauche ou débroussaillage et la création d'abris pour les reptiles (voir figure).

Pendant le chantier, un suivi sera mis en place à raison d'un passage par mois, avec un passage avant le début des travaux et un passage en fin de chantier.

En phase d'exploitation, le suivi du site et des zones de compensation sera annuel les 3 premières années, puis bisannuel jusqu'à la 10^e année, et quinquennal jusqu'à la 30^e année.

Localisation des sites de compensation par rapport à la zone de projet



Figure 5: Sites de compensation

L'Ae considère que les mesures de compensation prévues permettent de garantir l'équivalence écologique pour les habitats des espèces protégées impactées par le projet.

L'Ae s'est par ailleurs interrogée sur les conséquences éventuelles sur le milieu aquatique des rejets d'eaux pluviales ou d'arrosage (grumes) provenant des activités du site, et **recommande aux maîtres d'ouvrage de compléter le dossier sur ce point en lien avec les compléments demandés ci-après.**

3.1.2. Les eaux superficielles et souterraines

La surface des espaces communs est de 4,55 ha, divisés en 3 bassins versants.

Les eaux pluviales de ces espaces seront gérées par :

- un bassin enterré de type structure alvéolaire ultra-légère d'une capacité de 750 m³ pour le bassin versant 1 ;
- un système de noues et de bassins à ciel ouvert d'une capacité de 780 m³ pour le bassin versant 2 ;
- un système de noues et de bassins à ciel ouvert d'une capacité de 5 363 m³ pour le bassin versant 3.

Ces ouvrages sont dimensionnés pour une pluie trentennale. Les eaux seront ensuite rejetées dans le canal à un débit régulé de 3 litres/s/ha.

Le dossier indique que la gestion des terrains amodiés (environ 20 ha) reste à définir par les futurs amodiataires. Les eaux pluviales seront gérées à la parcelle, préférentiellement par infiltration

dans des dispositifs à ciel ouvert. L'Ae s'est notamment interrogée sur les modalités de traitement des eaux utilisées pour l'activité de la scierie et sur les dispositifs de prévention d'une pollution accidentelle au niveau du terminal à conteneurs.

L'Ae rappelle que l'aménagement des parcelles amodiées fait partie du projet global, et qu'à ce titre leurs impacts doivent être traités dans l'étude d'impact. Le III. de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement prévoit que lorsque les incidences du projet n'ont pas pu être complètement appréciées lors de la première autorisation, « *le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet* ». Il y a donc lieu d'actualiser l'étude d'impact pour ces opérations composantes du projet global préalablement à leurs demandes d'autorisation (permis d'aménager, autorisation ICPE...).

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de ces composantes du projet global d'actualiser et de compléter la présente étude d'impact au fur et à mesure de l'avancée de leurs opérations, préalablement au dépôt des demandes d'autorisation nécessaires.

L'Ae recommande également à ces maîtres d'ouvrage de compléter l'étude d'impact avec un descriptif des dispositifs de gestion et de surveillance des eaux pluviales des parcelles amodiées et une analyse de leurs impacts sur les eaux de surface et souterraines, lorsque ceux-ci seront suffisamment définis.

L'Ae souligne favorablement que le dossier mentionne une volonté d'assurer l'entretien de la végétation sans usage de produits phytosanitaires ou autres pesticides et **recommande d'inscrire cette démarche dans la durée en visant une labellisation « Zéro Phytos » pour l'ensemble du site.**

Les eaux usées domestiques sont gérées par la station d'épuration d'Ottmarsheim, qui dispose d'une réserve de capacité de 109 EH¹³. La production totale d'eaux usées domestiques du projet est estimée à 50 EH, la station d'épuration est donc en capacité de recevoir les eaux usées domestiques du projet. Conformément au règlement d'assainissement de cet ouvrage, les rejets qui seront acceptés devront avoir une qualité domestique. Les rejets industriels pourraient nécessiter un prétraitement avant rejet au réseau pour atteindre une qualité acceptable dans celui-ci.

Concernant la phase travaux, l'étude d'impact prévoit l'installation d'une barrière flottante anti-turbidité dans le grand canal d'Alsace pour limiter le risque de départ de terres dans les eaux du canal.

3.1.3. Les risques naturels et technologiques

Les risques technologiques

Le site du projet est concerné par le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) Rhodia-opérations, Butachimie et Borealis PEC-Rhin. Les effets potentiels en cas d'accident sont principalement toxiques, mais aussi thermiques et de surpression. Le projet est en zone verte, dans laquelle le PPRT fixe des recommandations.

L'étude d'impact ne précise pas dans quelle mesure ces recommandations seront prises en compte dans l'aménagement de la scierie et du terminal à conteneurs.

Le site est concerné par les risques liés au transport de matières dangereuses par voie fluviale sur le canal et par voie routière sur l'autoroute A36 et la route départementale 52.

Le projet est susceptible d'engendrer des transports de matières dangereuses en provenance ou à destination du site.

D'après l'étude d'impact, les activités sur le site pourraient être soumises à la réglementation des

13 Équivalents-Habitants.

installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE¹⁴), en fonction de la nature et des quantités de produits manutentionnés ou stockés sur le site. Le dossier ne contient pas ces informations, pourtant essentielles pour apprécier les risques associés. De même, les moyens qui seront mis en œuvre pour assurer le confinement de pollutions accidentelles des eaux de surface et des eaux souterraines ne sont pas définis et devront donc être précisés.

L'Ae considère que le dossier est insuffisant sur le volet des risques technologiques. Il ne permet pas d'apprécier les risques engendrés par les activités projetées, en particulier concernant le stockage et le transport de matières dangereuses et la scierie, et les éventuels impacts cumulés avec les installations industrielles proches. Ce point devra faire l'objet d'un complément à l'étude d'impact dans le cadre des demandes d'autorisation des opérations ultérieures.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage du projet d'évaluer les impacts du projet sur les risques technologiques dès lors que la nature et la quantité des produits transportés, stockés et manutentionnés seront suffisamment définies et de proposer le cas échéant des mesures d'évitement et de réduction.

Le risque d'inondation

L'emprise terrestre du projet n'est pas concernée par le risque d'inondation.

La construction du quai et la mise en place de 9 ducs d'Albe dans le grand canal d'Alsace a donné lieu à une modélisation hydraulique afin de déterminer l'impact sur les écoulements. Cet impact est négligeable.

3.1.4. Les trafics routiers, ferroviaires et fluviaux

La route représente 85 % du transport de marchandises en région Grand Est d'après le SRADDET, contre 78 % en moyenne nationale et 77 % en moyenne européenne. La part modale de la voie d'eau est de 7 %, contre 4 % au niveau national et 6 % au niveau européen, et la part modale du rail est de 8 % contre 18 % en France et 17 % en Europe.

Le Rhin est un axe majeur du transport fluvial européen, le trafic de fret représente 68 bateaux par jour au niveau de l'écluse de Gambsheim d'après le dossier.

À l'échelle locale, le projet est à proximité d'un échangeur de l'autoroute A36, accessible via la RD52. Le trafic sur cette autoroute au niveau du projet est de 16 000 véhicules par jour (en 2019), avec un taux de poids lourds de 30 %. L'autoroute est saturée autour de Mulhouse avec un trafic d'environ 96 000 véhicules par jour dont 15 % de poids lourds. Les trafics sur le secteur sont en augmentation.

Le projet doit permettre d'accueillir 150 bateaux supplémentaires par an sur le port d'Ottmarsheim. Le Grand Canal d'Alsace est aujourd'hui en capacité d'absorber cette hausse de trafic.

Il est possible que le changement climatique induise des étiages plus sévères du Rhin et une réduction des débits du canal. Les simulations climatiques sur le Grand Est (SRADDET) indiquent une baisse des pluies d'été et une hausse des pluies hivernales. Il est possible qu'en 2100, 80 % de l'année soit considérée en état de sécheresse.

Des scénarios sur le Rhin existent, une observation de l'augmentation des débits hivernaux et une baisse des débits d'étiage est observée au cours du XX^e siècle. Ces évolutions devraient se poursuivre avec notamment une augmentation modérée des débits hivernaux de l'ordre de 0 à 15 % à l'horizon 2050, les débits d'étiages ne seraient pas significativement modifiés à la même échelle de temps.

Les forts étiages sur le Rhin pourraient nécessiter une réduction du niveau d'eau dans le Grand Canal d'Alsace, susceptible à long terme d'affecter le trafic fluvial lors des épisodes les plus sévères.

14 Installations classées pour la protection de l'environnement.

L'Ae s'est interrogée sur les conséquences du changement climatique sur les activités projetées, si la voie d'eau venait à être moins disponible du fait d'étiages forts ou de crues plus fréquents.

Le trafic ferroviaire du nouveau terminal est estimé à 18 trains par semaine, ce qui est faible par rapport à la capacité du réseau.

Le trafic routier généré par le projet est estimé à 200 camions et 400 voitures par jour, qui transiteront principalement par la RD52 et l'A36. Ce volume représente une hausse du trafic de 13 % sur la RD52 (38 % pour les poids lourds) et de 3,6 % sur l'A36 (4 % pour les poids lourds).

L'étude d'impact indique que la RD52 a une réserve de capacité suffisante et que l'augmentation de trafic sur l'A36 est peu significative et ne devrait pas causer de dégradation des conditions de circulation. L'Ae considère que cette dernière affirmation est insuffisamment étayée. Elle s'est notamment interrogée sur l'impact de cette hausse de trafic au niveau de l'A36 et de l'A35 autour de Mulhouse, au regard de la saturation actuelle du trafic et de la tendance à la hausse.

L'Ae recommande au pétitionnaire d'analyser plus précisément les impacts du projet sur le risque de saturation du réseau autoroutier.

Le projet ayant pour objectif de favoriser le report modal de la route vers le rail et la voie fluviale, une partie du trafic généré par le projet est déjà existant, et celui-ci devrait conduire à une baisse du trafic routier à l'échelle globale. Un train correspond à 30 à 40 camions et un convoi poussé de 4 400 tonnes remplace 220 camions. L'impact global sur les pollutions et nuisances liées au transport est donc *a priori* positif. L'étude d'impact estime que le projet va réduire le trafic poids lourds de 66 000 camions par an.

L'étude d'impact présente une estimation partielle des émissions de gaz à effet de serre pour la construction du projet :

Emissions liées à la construction des infrastructures

La réalisation de l'aménagement va impliquer les émissions suivantes :

Elément	Facteur d'émission (base carbone ADEME) en kgCO ₂ e/m ²	Quantité estimée	Emission (TegCO ₂)
Changement d'affectation des sols direct (prairie vers imperméabilisés)	29	20 ha	5 800
Bâtiments industriels structure métallique	275	80 000 m ²	22 000
Voiries TC4 (hypothèse de 200 PL / jour) semi-rigide	198	107 830 m ²	21 350

Elle présente également une estimation partielle des émissions en phase d'exploitation, dont la méthodologie et les résultats pour le calcul des émissions liées au transport ne sont pas pertinents :

Emissions liées au fonctionnement des installations

Le fonctionnement de l'infrastructure portuaire va impliquer des consommations énergétiques.

Elément	Facteur d'émission (base carbone ADEME)	Quantité estimée	Emission
Chauffage des bâtiments (+ECS) : solution pressentie	4,47 kgCO ₂ e/m ²	69 000	308 510 kgCO ₂ /an
Process industriels	NC	NC	NC
Trafic PL	0,768 kgCO ₂ e/PL/km	200/jour	153 kgCO ₂ /km /jour
Trafic VL	0,12 kgCO ₂ e/VL/km	200/jour	48 kgCO ₂ /km /jour
Trafic fluvial	29,1 kgCO ₂ e/bateau/km	150 /an	11,64 kgCO ₂ /km /an

L'évaluation des émissions évitées par la réduction du trafic poids lourds est également à revoir pour les mêmes raisons.

Le dossier contient une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables. Les sources d'énergie retenues ne sont pas définies à ce stade.

L'Ae rappelle que la réussite de la transition énergétique s'appuie d'abord sur les économies d'énergie et ensuite sur le développement des énergies renouvelables selon une logique de mix énergétique. Elle rappelle à ce propos ses « points de vue¹⁵ » qu'elle a publiés. Elle signale également la publication récente d'un guide ministériel sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact¹⁶.

L'Ae considère que l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre présentée dans le dossier est insuffisante et que l'étude d'impact doit être complétée sur ce point.

L'Ae recommande au pétitionnaire de :

- **compléter l'étude d'impact avec un véritable bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet en prenant en compte les émissions du projet (travaux, exploitation) et les émissions évitées grâce au projet, et aux maîtres d'ouvrage du projet global de l'affiner si nécessaire lorsque les installations seront mieux définies ; et en se plaçant dans le contexte du changement climatique et de ses impacts sur les crues et étiages qui affectent le débit du Rhin et du Grand Canal ;**
- **préciser le temps de retour du projet au regard des émissions de gaz à effet de serre si le bilan est positif ;**
- **proposer des mesures de compensation, si possible locales, des émissions nettes de gaz à effet de serre si le bilan est négatif.**

3.2. Résumé non technique de l'étude d'impact

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique. Il synthétise correctement le projet envisagé et reprend les mesures envisagées pour maîtriser les impacts. Il est rédigé dans un langage facilement compréhensible. Il retranscrit bien le fond de l'étude d'impact.

METZ, le 25 mai 2023

Pour la Mission Régionale
d'Autorité environnementale,
le président,

Jean-Philippe MORETAU

15 Points de vue consultables à l'adresse : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-r456.html>

16 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

