

REÇU A LA PRÉFECTURE

27 MAI 2024

Bureau des Enquêtes Publiques
et Installations Classées



DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN COMMUNE D'OTTMARSHEIM ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE



Du mardi 2 avril 2024 au vendredi 3 mai 2024

**Dirigée par Francis KOLB
Ingénieur Principal Territorial**

Relative à une demande d'autorisation environnementale, une demande de permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal SUD du Port d'Ottmarsheim

ANNEXES

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

Dossier N° E23000116/67

ENQUÊTE PUBLIQUE DU 2 AVRIL 2024 AU 3 MAI 2024

Désignation du Commissaire-Enquêteur par Monsieur le Président du
Tribunal Administratif de Strasbourg sous le n°E23000116/67
en date du 15 décembre 2023

Arrêté Préfectoral du préfet du Haut-Rhin en date du 7 mars 2024



Vue sur le Port d'Ottmarsheim

ANNEXES



- Annexe 1 : Décision de désignation de M. le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg en date du 15 décembre 2023 (page 5)**
- Annexe 2 : Arrêté préfectoral du 7 mars 2024 prescrivant l'enquête publique (page 6)**
- Annexe 3 : Avis agence Régionale de Santé grand Est du 21 septembre 2022 (page 12)**
- Annexe 4 : Avis du schéma d'aménagement et de Gestion des eaux du 21 mars 2023 (page 13)**
- Annexe 5 : Avis de la mission régionale d'autorité environnementale grand est du 25 mai 2023 (page 14)**
- Annexe 6 : Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe juin 2023 (page 31)**
- Annexe 7 : Avis du préfet région Grand Est Conseil scientifique Régional du Patrimoine Naturel du 15 février 2024 (page 39)**
- Annexe 8 : Mémoire en réponse SOBERCO à l'avis du CSRPN février 2024 (page 46)**
- Annexe 9 : Délibération de la M2A en date du 15 avril 2024 (page 59)**
- Annexe10 : Certificat d'affichage mairie d'Ottmarsheim (page 66)**
- Annexe11 : Certificat d'affichage site EuroRheinPorts (page 67)**
- Annexe12 : Courrier EDF à la mairie d'Ottmarsheim en date du 7.06.2023 (page 68)**
- Annexe13 : Courrier EDF adressé au commissaire enquêteur en date du 3 mai 2024 (page 71)**

[EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.](#)
[Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur](#)

- Annexe14 : Délibération de la commune d'Ottmarsheim en date du 17 avril 2024 (page 73)**
- Annexe15 : Extrait de l'article 38 des engagements pris auprès EDF port d'Ottmarsheim (page 75)**
- Annexe16 : Extraits des parutions presses locales (page 76)**
- Annexe17 : PV de synthèse du commissaire enquêteur du 6.05.2024 (page 80)**
- Annexe18 : Mémoire en réponse M2A en date du 7.05.2024 (page 87)**
- Annexe19 : Mémoire en réponse d'EuroRheinPorts en date du 22.05.2024 (page 88)**
- Annexe20 : PV d'examen conjoint M2A, EuroRheinPorts,Ottmarsheim en date du 9.11.2023 (page 97)**
- Annexe21 : Courrier Alsace Nature en date du 3.05.2024 (page 106)**
- Annexe22 : Mémoire en réponse M2A Alsace Nature en date du 21.5.2024 (page 121)**
- Annexe23 : Avis MRAe en date du 12.10.2023 mise en compatibilité PLU (page 129)**
- Annexe24 : Mémoire en réponse Soberco à l'avis MRAe novembre 2023 (page 138)**
- Annexe25 : Wasserstrassen und Schiffahrtsverwaltung des Bundes du 30.04.2024 (page 144)**
- Annexe 26: Regionalverband Südlicher Oberrhein en date du 6.05.2024 (page 147)**
- Annexe 27: Landrat Breisgau-Hochschwarzwald en date du 3.05.2024 (page 148)**
- Annexe28 : Ville de Neuenbourg am Rhein en date du 3.05.2024 (page 154)**

ANNEXE 1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE STRASBOURG

15/12/2023

N° E23000116 /67

Le magistrat désigné

Décision désignation commissaire

Vu enregistrée le 5 décembre 2023, la lettre par laquelle Monsieur le Préfet du Haut-Rhin demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet l'enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, une demande de permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Francis Kolb est désigné en qualité de commissaire enquêteur et Monsieur René Jacques est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée à Monsieur le Préfet du Haut-Rhin, à la société Euro Rhein Ports, à Monsieur Francis Kolb et à Monsieur René Jacques.

Fait à Strasbourg, le 15 décembre 2023

Le magistrat désigné,

Pour expédition conforme,
le greffier



Valérian Muller-Cadet

Thomas GROS

ANNEXE 2



SERVICE DE LA COORDINATION DES POLITIQUES
PUBLIQUES ET DE L'APPUI TERRITORIAL
BUREAU DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET INSTALLATIONS
CLASSÉES

Arrêté du **- 7 MARS 2024**

portant ouverture de l'enquête publique unique relative à :

- une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Ottmarsheim (68)
- une demande d'autorisation environnementale
- un permis d'aménager

dans le cadre du projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim sur une surface d'environ 24 ha

Le préfet du Haut-Rhin
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre national du Mérite

VU le code de l'environnement ;

VU le code de l'urbanisme ;

VU le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Ottmarsheim approuvé par délibération du 22 octobre 2019 ;

VU la délibération 31 janvier 2022 du conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération », engageant la procédure de déclaration de projet pour la mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim ;

VU le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par la société Euro Rhein Ports, dont le siège social est situé 9 avenue Konrad Adenauer à Sausheim (68390), auprès des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Grand Est le 29 juillet 2022, complété en février 2023 puis à plusieurs reprises jusqu'en décembre 2023, comprenant une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ;

VU le dossier de demande de permis d'aménager déposé le 11 avril 2023 par la société Euro Rhein Ports auprès des services de la mairie d'Ottmarsheim ;

1/6

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

VU le dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim ;

VU l'avis délibéré du 25 mai 2023 de la Mission régionale d'autorité environnementale du Grand Est sur le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim porté par Euro Rhein Ports et le mémoire en réponse de l'exploitant rédigé au mois de juin 2023 ;

VU la demande du maire d'Ottmarsheim, de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » et de la société Euro Rhein Ports en date du 4 octobre 2023 en vue de l'organisation d'une enquête publique unique ;

VU l'avis délibéré du 12 octobre 2023 de la Mission régionale d'autorité environnementale du Grand Est sur le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim porté par Euro Rhein Ports et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Ottmarsheim emportée par déclaration de projet ;

VU le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis précité, rédigé au mois de novembre 2023 ;

VU la délibération du 16 octobre 2023 du conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » approuvant le bilan de la concertation préalable qui s'est déroulée du 10 juillet au 15 septembre 2023 sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim ;

VU le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées du 9 novembre 2023 ;

VU la décision du président du tribunal administratif de Strasbourg en date du 15 décembre 2023 portant nomination du commissaire enquêteur ;

VU l'avis rendu le 15 février 2024 par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) Grand Est ;

Sur proposition du sous-préfet, secrétaire général de la préfecture,

ARRÊTE

Article 1^{er} : durée de l'enquête publique

Il est procédé du mardi 2 avril 2024 au vendredi 3 mai 2024 inclus, dans la commune d'Ottmarsheim, à une enquête publique unique dans le cadre du projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim qui consiste en l'aménagement d'un lot portuaire, d'un lot industriel et des infrastructures du site.

Article 2 : désignation du commissaire enquêteur

Aux termes de la décision n° E23000116/67 du 15 décembre 2023 du tribunal administratif, est désigné en qualité de commissaire enquêteur M. Francis KOLB, ingénieur principal territorial retraité et en qualité de commissaire enquêteur suppléant, M. René JACQUES.

Article 3 : publicité de l'enquête publique

► Publication dans la presse

Un avis est inséré par les soins du préfet dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci. Cet avis est disponible sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante : www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Avis-ouverture-enquete-publique rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim ».

► Affichage dans les mairies et au siège de la communauté d'agglomération M2A

L'avis d'ouverture d'enquête publique est affiché par les soins du maire d'Ottmarsheim et le président de la communauté d'agglomération, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. Opportunité est laissée au maire et au président de M2A d'informer les administrés par tout autre procédé.

Le maire d'Ottmarsheim et le président de la communauté d'agglomération envoient à la préfecture un certificat attestant l'accomplissement des formalités énumérées ci-dessus.

► Affichage sur le site par le pétitionnaire

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, la société Euro Rhein Ports est tenue d'apposer une affiche conforme à l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 dans les lieux concernés par le projet laquelle devra être visible et lisible de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques.

Article 4 : dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique comporte les pièces suivantes :

- l'arrêté d'ouverture d'enquête publique,
- un registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur,
- le dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU dans lequel figurent notamment le bilan de la concertation préalable et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées du 9 novembre 2023,
- le dossier de demande de permis d'aménager,
- l'avis de l'autorité environnementale du 12 octobre 2023 sur les deux dossiers précités et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage,
- le dossier de demande d'autorisation environnementale composé de :
 - les pièces du dossier de demande dans lequel figure notamment une étude d'impact,
 - l'avis du 21 septembre 2022 de l'Agence Régionale de Santé,
 - l'avis du 21 mars 2023 de la commission locale de l'eau du schéma d'aménagement et de gestion des eaux III-nappe-Rhin,
 - l'avis de l'autorité environnementale en date du 25 mai 2023,
 - l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) Grand Est en date du 15 février 2024,
 - les mémoires en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale et à l'avis du CSRPN.

Le dossier d'enquête publique peut être consulté par le public pendant toute la durée de l'enquête selon les modalités suivantes :

3/6

- auprès de la mairie d'Ottmarsheim, sur support papier et sur un poste informatique, aux jours et heures d'ouverture habituels au public ainsi que lors des permanences assurées par le commissaire enquêteur et indiquées à l'article 6 du présent arrêté ;
- sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante : www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Dossiers-Enquetes-publiques rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ;
- sur un poste informatique disponible à la préfecture du Haut-Rhin (7 rue Bruat à Colmar) du lundi au vendredi de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00, sous réserve d'une prise de rendez-vous préalable par téléphone (03.89.29.22.22) ou par mail (pref-bepic@haut-rhin.gouv.fr).

Article 5 : les maîtres d'ouvrage responsables des différents éléments du projet

La société Euro Rhein Ports est le maître d'ouvrage des demandes d'autorisation environnementale et de permis d'aménager. Des informations sur ces dossiers peuvent être sollicitées auprès de la société Euro Rhein Ports – 9 avenue Konrad Adenauer – 68390 SAUSHEIM – M. Kevin PICART - ☎ 03/89/66/71/02 ✉ k.picart@eurorheinports.fr
La communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » est le maître d'ouvrage de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU. Des informations sur ce dossier peuvent être sollicitées auprès de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » - 9 avenue Konrad Adenauer – 68390 SAUSHEIM - Mme Aline COLLAINÉ - ☎ 03/69/77/67/41 ✉ aline.collaine@mulhouse-alsace.fr

Article 6 : observations, propositions et contre-propositions du public

Le public peut présenter pendant toute la durée de l'enquête ses observations et propositions sur le projet soumis à enquête publique selon les modalités définies ci-après :

- par correspondance adressée au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Mairie d'Ottmarsheim – A l'attention de M. Francis KOLB, commissaire enquêteur – 20 rue du Général de Gaulle – 68490 OTTMARSHEIM ;
- sur le registre d'enquête disponible à la mairie d'Ottmarsheim aux jours et heures habituels d'ouverture au public de la mairie ;
- par mail à l'adresse suivante : pref-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr en précisant dans le mail « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ;
- directement auprès du commissaire enquêteur, oralement et/ou par écrit, lors de ses permanences qui se tiennent à la mairie d'Ottmarsheim aux dates et heures suivantes :

- le mardi 2 avril 2024 de 10h30 à 12h00 ;
- le jeudi 18 avril 2024 de 14h00 à 16h00 ;
- le vendredi 3 mai 2024 de 14h00 à 17h00.

Le commissaire enquêteur peut visiter les lieux, se faire communiquer des documents, auditionner toutes personnes ou services utiles, organiser une réunion publique et prolonger la durée de l'enquête sur décision motivée, pour une durée maximum de 15 jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. La décision de prolongation est portée à la connaissance du public au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, dans les conditions prévues à l'article L.123-10-I du code de l'environnement.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête. Les observations et propositions

parvenues par courrier électronique sont accessibles sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin :
www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Observations-et-propositions-du-public-par-courrier-electronique
rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim ».

Article 7 : transmission du dossier d'enquête publique aux autorités allemandes

En application des dispositions des articles L.123-7 du code de l'environnement et R.104-26 du code de l'urbanisme, le dossier d'enquête publique est transmis aux autorités allemandes (Regierungspräsidium de Fribourg).

Article 8 : clôture de l'enquête publique

À l'issue de l'enquête, le registre est clos et signé par le commissaire enquêteur.
Dès clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, les maîtres d'ouvrage pour leur communiquer les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Les maîtres d'ouvrage disposent d'un délai de 15 jours pour produire leurs observations éventuelles.

Article 9 : rapport et conclusions du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur établit un rapport unique qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies, conformément aux dispositions de l'article R.123-19 du code de l'environnement. Le commissaire enquêteur consigne dans un document séparé, ses conclusions motivées au titre de chacune des procédures soumises à enquête publique, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur transmet à la préfecture le dossier accompagné du registre et pièces annexées avec le rapport et les conclusions motivées.

Le préfet adresse, dès réception, copie du rapport et des conclusions aux maîtres d'ouvrage, au maire d'Ottmarsheim et au président du tribunal administratif de Strasbourg.

Ces éléments sont mis à disposition du public pendant un an à la mairie d'Ottmarsheim et sur le site internet de la préfecture à l'adresse suivante :
www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Rapport-et-conclusions-du-commissaire-enqueteur
rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim ».

Article 10 : décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête publique

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de l'enquête publique sont :

- l'approbation par le conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Ottmarsheim ;
- une autorisation environnementale délivrée par le préfet du Haut-Rhin, assortie du respect de prescriptions, ou un refus ;
- un permis d'aménager délivré par le maire d'Ottmarsheim ou un refus de permis.

Article 11 : avis de la commune et de la communauté d'agglomération « m2A »

Le conseil municipal d'Ottmarsheim et le conseil communautaire de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation environnementale dès l'ouverture de l'enquête publique. Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture du registre d'enquête.

Article 12 : exécution de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique

Le secrétaire général de la préfecture du Haut-Rhin, le maire d'Ottmarsheim, le représentant de la société Euro Rhein Ports et le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

À Colmar, le - 7 MARS 2024

Le préfet
Pour le préfet et par délégation,
le sous-préfet de Mulhouse,
secrétaire général suppléant



Alain CHARRIER

ANNEXE 3



Délégation Territoriale du Haut-Rhin

Service Santé et Environnement

Affaire suivie par : Carl HEIMANSON
Courriel : ars-grandest-dt68-vsse@ars.sante.fr
Tél : 03 69 49 30 46

Le Délégué Territorial du Haut-Rhin

A

DREAL - Est / SPRNH Pôle Rhin
14 rue du Bataillon de Marche N°24
BP 10001
67050 STRASBOURG CEDEX

Colmar, **21 SEP. 2022**

Vos réf : votre courriel du 12 août 2022

Nos réf : DT68/SE/AM/CH/2022/09/AENV_IOTA_LSE_N°16

Objet : contribution à la demande d'autorisation environnementale pour l'aménagement Terminal Sud Port à OTTMARSHEIM

Par courriel du 12 août 2022, vous m'avez transmis pour avis le dossier de demande d'autorisation environnementale, présenté par la Société EURO RHEIN PORTS, qui se propose d'aménager le Terminal Sud du Port sis 8, rue du Jura à 68490 OTTMARSHEIM.

Après examen du dossier, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance les points qui méritent d'être pris en compte dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploitation de cette usine.

Périmètres de protection

Le périmètre du projet ne présente aucune servitude d'utilité publique liée aux périmètres de protection des captages publics d'alimentation en eau potable (hors PP captages AEP).

Mesures de lutte contre les pollutions accidentelles

Toutes les dispositions seront prises par l'exploitant pour lutter contre les pollutions accidentelles des sols et des eaux, en s'assurant du confinement du bassin de rétention des eaux d'extinction, des incendies et de l'étanchéité des rétentions des substances chimiques toxiques (hydrocarbures des huiles de vidange et autres substances chimiques dangereuses pour l'environnement et toxiques pour l'homme).

Evaluation des risques sanitaires de l'étude d'impact

Compte tenu des mesures de gestion des risques liés aux pollutions et de la maîtrise des rejets aqueux et atmosphériques par le maître d'ouvrage, l'impact sanitaire du projet global peut être considéré comme maîtrisé et non significatif.

P/le Délégué Territorial du Haut-Rhin
La responsable du service Santé et Environnement

Amélie MICHEL

ANNEXE 4



Monsieur Hervé VANLAER
Directeur de la Direction Régionale de
l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement
2 rue Augustin Fresnel
BP 95038
57071 METZ CEDEX

Strasbourg, le 21 mars 2023

Monsieur le Directeur,

Vous nous avez sollicités par courriel en date du 6 février 2023, pour connaître l'avis de la Commission Locale de l'Eau sur la demande d'autorisation déposée par la Société Euro Rhein Ports, portant sur l'aménagement d'un terminal Sud au Port d'Ottmarsheim.

Le Bureau de la CLE du SAGE ILL-NAPPE-RHIN, réuni le 9 mars 2023, a donné un avis favorable avec réserves à ce dossier.

Les réserves portent sur les points suivants :

- Veiller à préserver la nappe de toute pollution en phase travaux comme en phase exploitation ;
- La vocation industrielle de cette nouvelle zone ainsi que la proximité d'axes routiers générant un trafic important, avec du transport de matières dangereuses, amènent à prendre des précautions quant à l'infiltration des eaux pluviales sur site. Il est nécessaire de permettre le confinement d'éventuelles pollutions et de prévoir les modalités de dépollution. Les futures activités devront respecter la réglementation et veiller à préserver strictement la nappe de tout impact ;
- Prévoir un suivi des rejets en nappe : qualité des rejets d'eaux pluviales et mesures de suivi ;
- S'assurer de l'absence de pollution des sols au droit des sites d'infiltration des eaux pluviales (cf. annexe 13 du SAGE) ;
- Mettre en œuvre et demander aux futurs occupants dans le règlement pour l'aménagement de la zone d'activité une gestion « zéro phytosanitaire » sur l'ensemble du site.

Enfin, il serait intéressant que les projets de création/d'agrandissement de ports sur le Rhin soient menés dans le cadre d'un schéma d'aménagement cohérent et en concertation entre les différents maîtres d'ouvrage.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes salutations les meilleures.

Odile UHLRICH-MALLET

Présidente de la Commission Locale de l'Eau

• **Commission locale de l'Eau**

Secrétariat : Maison de la Région • 1 place Adrien Zeller • BP 91006 • 67070 STRASBOURG cedex
Tél. : 03 87 33 67 78 - Courriel : sageillnapperhin@grandest.fr

ANNEXE 5



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 2023APEG55

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

Document communiqué en vertu de la loi n° 178 du 17 janvier 1978 (D.R.)

1/17

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 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.

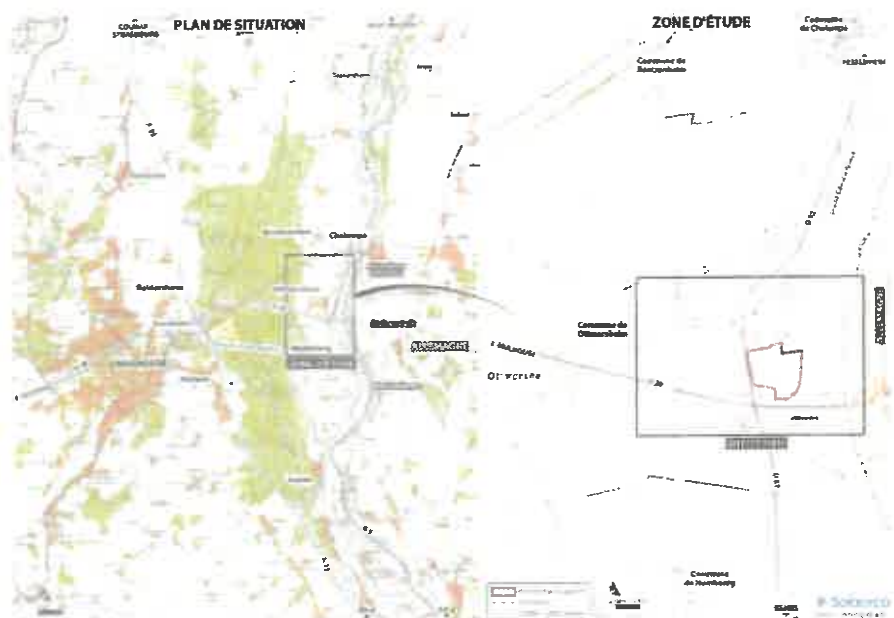


Figure 1: Localisation du projet

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 Roti-on/roti-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) III 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 prévues)

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 ».

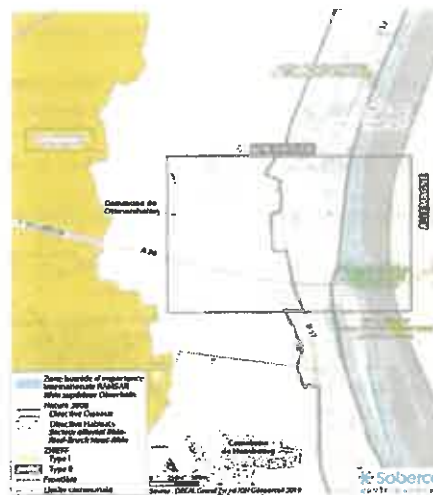


Figure 3: Zonages relatifs aux milieux naturels

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.

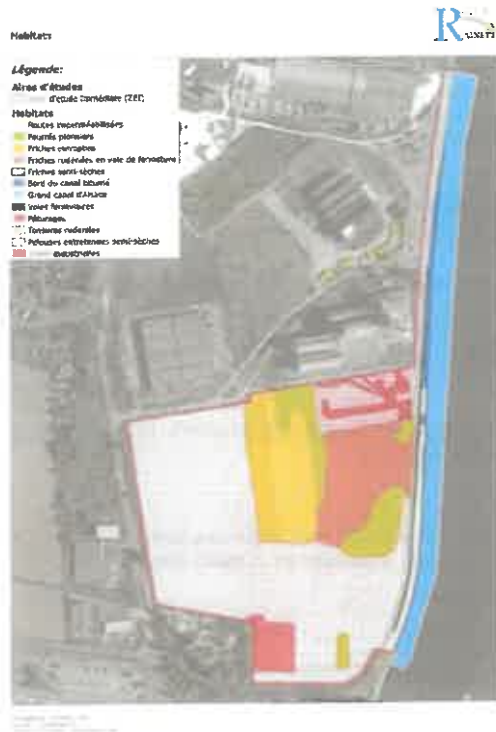


Figure 4: Habitats de la zone d'étude immédiate

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 pré-nuptiale et post-nuptiale, 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 glte.

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.



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 Phyto » 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 Gamsheim 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 :

Élément	Facteur d'émission (base carbone ADEME) kg CO ₂ e/m ²	Quantité estimée en	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 infrastructures

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

Élément	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 : <https://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%20C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20C3%A9tudes%20d'E2%80%99impact_0.pdf

ANNEXE 6



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12



MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Projet d'aménagement du Terminal Sud du
Port d'Ottmarsheim

EURO RHEIN PORTS



juin 2021

SOMMAIRE

1	Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet.....	1
1.1	<i>Biodiversité et milieux naturels</i>	<i>1</i>
1.2	<i>Eaux superficielles et souterraines</i>	<i>1</i>
1.3	<i>Risques naturels et technologiques</i>	<i>2</i>
1.4	<i>Trafics routiers, ferroviaires et fluviaux.....</i>	<i>3</i>

1 ANALYSE DE LA QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

1.1 BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS

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.

La réponse est apportée au paragraphe suivant.

1.2 EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

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.

Le projet ne peut pas préciser actuellement les projets des lots privés et leurs aménagements. De fait, l'étude d'impact estime les incidences potentielles du projet global (emprise, trafic, rejets,...) pour une appréhension générale du projet et de ses impacts.

Ces estimations devront être actualisées par les porteurs de projet dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact en fonction des preneurs de lots et de leurs activités (gestion des eaux pluviales, rejets particuliers, pollutions des sols, émissions dans l'air, risques, trafics induits,...).

Les porteurs de projet seront informés de cette demande par le maître d'ouvrage.

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.

L'absence d'utilisation de produits phytosanitaires sera réalisée dans le cadre de l'entretien des espaces verts publics et sera préconisée pour les preneurs de lots. La recherche d'une labellisation « Zéro Phytos » pourra être réfléchi à terme.

1.3 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

D'après l'étude d'impact, les activités sur le site pourraient être soumises à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), 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.

Comme expliqué au paragraphe 1.2, les activités potentielles ne sont pas encore connues assez précisément pour pouvoir évaluer pertinemment leurs impacts et les mesures associées. L'étude d'impact sera actualisée en conséquence avec les compléments apportés par les preneurs de lots et leurs autorisations spécifiques (ICPE notamment).

1.4 TRAFICS ROUTIERS, FERROVIAIRES ET FLUVIAUX

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 XXe 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.

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 Grand Canal d'Alsace est une ressource stratégique à l'échelle du territoire mais aussi plus largement par rapport aux axes internationaux (Allemagne, Suisse,...). Le changement climatique induit une pression sur la ressource en eau avec des baisses potentielles.

Toutefois, il est important de préciser que les débits et niveaux d'eau du GCA sont régulés artificiellement et pourront ainsi être plus facilement maintenus :

- Le niveau moyen du Grand Canal d'Alsace en amont du barrage de Fessenheim est fixé à 215.07 mNGF. Le niveau peut varier en réalité entre 214.57 mNGF et 215.17 mNGF.
- Le débit du Grand Canal d'Alsace est régulé par le barrage de Kembs/Märkt qui permet l'écrêtement des débits de crue à 1 400 – 1500 m³/s par l'évacuation des sur-débits vers le vieux Rhin. Le débit en aval du barrage d'Ottmarsheim peut varier théoriquement entre 0 et 1 400 m³/s. Dans les faits, le débit descend rarement sous 200m³/s. Les variations en journées sont dues à plusieurs éléments : variations de débits entrants, fonctionnement en éclusées, régulation de niveau. Le débit dans le Grand Canal d'Alsace est limité à 1400 – 1500 m³/s. Les ouvrages sont saturés rapidement en cas de crues et le sur-débit est évacué dans le Vieux-Rhin au niveau du barrage de Kembs/MärktRésultat.

Par ailleurs, il est important de préciser que les impacts éventuels seraient une réduction du niveau d'eau du GCA. Le progrès technologique des bateaux est en cours sur ce point pour favoriser des bateaux avec un tirant d'eau moindre.

D'autre part, une augmentation ponctuelle du nombre de bateaux utilisés du fait d'un chargement moindre (pour garder un tirant d'eau compatible avec le niveau d'eau) permettra de maintenir les flux de marchandises sur la voie d'eau.

Pour les travaux, les seules données connues sont les constructions et voiries ainsi que le déstockage dans les sols :

Elément	Facteur d'émission (base carbone ADEME) en kgCO ₂ e/m ²	Quantité estimée	Emission (TeqCO 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	107830 m ²	21 350
Total des émissions des constructions			49 150 TeqCO₂

Par rapport aux émissions annuelles liées à l'exploitation du terminal Sud, les estimations de l'étude d'impact peuvent être précisées pour mettre en évidence une émission annuelle du projet avec les données connues :

- Distance moyenne des déplacements VL (déplacements domicile-travail) : 50 km/jour
- Distance moyenne des bateaux : Ottmarsheim – Rotterdam par les voies fluviales : 800 km
- Distance moyenne des trains : Ottmarsheim – Rotterdam : 800 km
- Distance moyenne des PL évitée : Ottmarsheim – Rotterdam par la route : 700 km
- Distance moyenne des déplacements PL : 200 km/jour

Les émissions projetées peuvent donc être précisées :

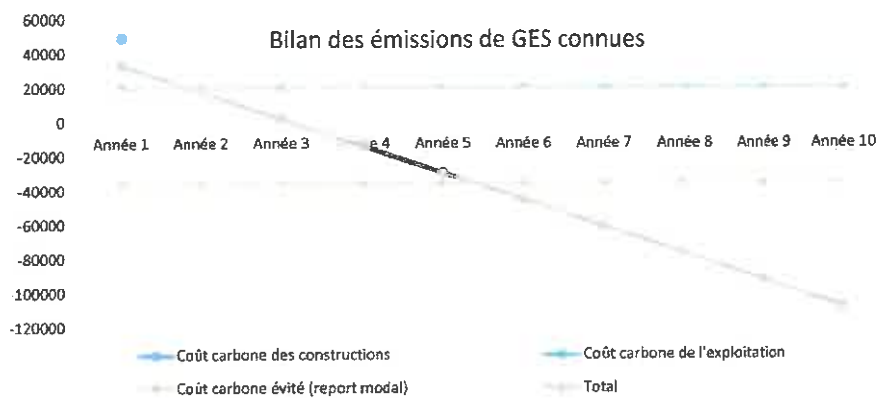
- Emissions annuelles durant la phase d'exploitation :

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 pour une distance moyenne de 200 km	11 212 800 kgCO ₂ /an
Trafic VL	0,12 kgCO ₂ e/VL/km	200/jour pour une distance moyenne de 50 km	438 000 kgCO ₂ /an
Trafic fluvial	29,1 kgCO ₂ e/bateau/km	150 /an pour une distance moyenne de 800 km	3 398 880 kgCO ₂ /an
Trafic ferroviaire induit	10,1 gCO ₂ /tonnes/km 6,06 kgCO ₂ /bateau/km	Environ 900 trains/an pour une distance moyenne de 800 km	4 363 200 kgCO ₂ /an
Total des émissions annuelles			19 721 teqCO₂/an

- Emissions annuelles évitées durant la phase d'exploitation

Elément	Facteur d'émission carbone ADEME)	(base	Quantité estimée	Emission
Trafic évité	PL 0,768 kgCO ₂ e/PL/km		66 000 PL/an pour une distance moyenne de 700 km	35 482 teqCO ₂ /an

Bilan :



Le bilan des émissions de GES atteint un solde neutre au début de la troisième année et devient négatif à partir de la quatrième année. Ce projet permet donc de participer à la transition écologique du territoire et à la réduction des GES.

Par ailleurs, il est important de noter que les évolutions techniques du fret fluvial tendent vers une décarbonation des bateaux avec par exemple le groupe Rhénus, qui travaille sur des pousseurs-barge à faibles émissions (piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène, batteries lithium-ion évolutives, moteurs de dernière génération de type VI, ...).

ANNEXE 7



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel Grand Est

Avis DEP n° 2024 - 16

Avis direct (expert délégué)	Objet : Ottmarsheim (68) – Aménagement du terminal portuaire sud / Impact Avifaune et Reptiles- EuroRhein-Ports	Avis : Défavorable
Date : 15/02/2024		

Localisation et contexte du projet, état initial

La demande d'EuroRheinPorts (Mulhouse Sud Alsace) concerne l'aménagement du terminal sud du site industrialo-portuaire d'Ottmarsheim (68), dit « Terminal 3 » sur une parcelle actuellement non aménagée appartenant à la CCI Alsace Eurométropole.

Situé en rive gauche du Grand Canal d'Alsace et associé à un réseau ferroviaire, le site est destiné à accueillir une plateforme logistique pour la circulation de conteneurs de marchandises (fret fluvial) ainsi qu'une scierie utilisant les mêmes débouchés transport.

Ainsi, la raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM) invoquée ici est celle liée à la décarbonation nécessaire du transport de marchandises et matériaux.

L'absence de solution de substitution raisonnable est également étayée dans le dossier par des considérations de disponibilité du foncier adapté et de proximité aux installations existantes.

L'emprise du foncier est d'environ 25 ha, y compris la rive du Grand Canal d'Alsace (bétonnée) qui accueillera un quai de déchargement. Elle est située entre la société HOLCIM au nord, l'autoroute A36 (vers l'Allemagne) au sud, la RD52 à l'ouest et le Grand Canal d'Alsace à l'est et est occupé par quelques installations anthropiques mais surtout par des milieux ouverts et semi-ouverts plus ou moins rudéraux (friches semi-sèches, fourrés pionniers,...).

Espèces protégées (impacts et mesures)

Le diagnostic Faune Flore est complet et abouti, tant en terme d'exploitation de la bibliographie que de prospections de terrain (aires d'étude, pression et méthodologies d'inventaires, types d'usage des milieux (reproduction, alimentation, hivernage, transit)) menées de août 2020 à juin 2021 et complété par un passage hivernal 2022/2023.

Malgré la présence assez massive de 9 espèces exotiques envahissantes de flore (dont le Robinier faux-acacia, le Solidage du Canada, la Vergerette du Canada et le Sénéçon du Cap), ce diagnostic conclut de façon pertinente à un intérêt significatif de la zone pour une biodiversité dominée par un cortège avifaunistique nicheur des milieux ouverts et semi-ouverts, mais également pour les reptiles et l'entomofaune prairiale.

La dérogation est demandée pour 19 espèces d'oiseaux nicheurs avec la présence notable d'espèces patrimoniales telles que la Pie-grièche écorcheur, la Locustelle tachetée, le Bruant proyer, la Rousse-rolle verderole et l'Hypolaïs polyglotte, mais également pour 4 espèces de reptiles et le Hérisson d'Europe.

DREAL Grand Est
Tél. 03 89 12 35 10
www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr
14 rue de la République - 67000 Strasbourg

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

Aucune espèce de flore protégée n'est identifiée (à noter la présence d'un pied d'*Anacamptis pyramidalis* qui sera déplacé) et l'entomofaune patrimoniale (les papillons Azuré des Cytises et Grand Nègre des bois) n'est pas protégée.

Un ensemble de mesures est proposé :

- Mesures d'évitement et de réduction :

La nomenclature des mesures est issue du guide THEMA « Évaluation environnementale – Guide d'aide à la définition des mesures ERC » de janvier 2018.

- **Mesures d'évitement**

E2.1.a > Balisage préventif des zones des futurs espaces verts et du corridor, évitées par le projet (compensation in-situ)

E2.1.b > Limiter l'emprise des travaux à l'emprise du projet

E3.1.a > Absence de rejet dans le milieu naturel (air, eau, sol, sous-sol)

E3.2.a > Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires et de tout produit polluant ou susceptible d'impacter négativement le milieu

- **Mesures de réduction**

R2.1.a > Limiter la circulation des engins en dehors des pistes de circulation

R2.1.f > Limiter le développement et la prolifération d'EEE

R2.2.c > Dispositif de limitation des nuisances envers la faune - Limiter l'éclairage sur le site

R2.1.i > Dispositif permettant d'éloigner les espèces à enjeux et/ou limitant leur installation. – Barrière anti-retour amphibiens et reptiles

R2.2.j > Clôture spécifique (y compris échappatoire) et dispositif anti-pénétration dans les emprises - Clôture adaptée au passage de la petite faune

R3.1.a : Respect des périodes de sensibilités liées aux cycles de vie :

Afin de limiter l'impact de destruction et de perturbation des individus, les travaux de dégagement d'emprise doivent être réalisés en août/septembre et les travaux de terrassement doivent être réalisés entre septembre et mars.

R2.2.o > Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet

R2.1.k. et R2.2.c > Adaptation de l'éclairage

En terme d'impacts résiduels, ce sont 8,26 ha d'habitats d'espèces protégées qui seront détruits.

Les mesures de compensation portent essentiellement sur une réponse aux impacts liés à la destruction d'habitat de l'avifaune nicheuse des milieux ouverts et semi-ouverts, du Lézard des murailles et autres reptiles potentiels sur le site ainsi que du Hérisson d'Europe, mais doivent également bénéficier aux autres espèces impactées (notamment l'entomofaune non protégée).

- **Mesures de compensation**

Mesures compensatoires in-situ :

En association avec la mesure d'évitement E2.1a (non aménagement des 2 secteurs représentés ci-dessous), un programme de création de haie multistratée, d'aménagement d'abris pour la faune (hibernacules) et de gestion des friches attenantes est proposé sur environ 2,1 ha.

Mesures compensatoires ex-situ :

Le site proposé est situé au nord des impacts et représente 12,11 ha, entièrement sécurisé, et dont 8,23ha ont été identifiés comme pouvant faire l'objet de mesures actives de création et/ou restauration de milieux ouverts et semi-ouverts (les 3,88ha complémentaires étant déjà dans un état satisfaisant).

Ces mesures, détaillées, localisées et quantifiées dans le dossier consistent en :

- Création de prairie de fauche (0,13ha)

2/7

- Création d'un complexe de prairies, haies et bocages (2,1ha)
- 2 hibernaculums
- Réhabilitation de zones rudérales (enlèvement de bitume et terres rapportées)
- Enlèvement/traitement EEE (plusieurs sites)
- Débroussaillage des friches arbustives et sous-étage des boisements mésohygrophiles (0,919ha)
- Restauration des boisements mésohygrophiles (0,919ha)
- Transition vers une prairie de fauche (5,08ha)

Les mesures proposées permettent d'atteindre des ratios de compensation entre 150% et 180 % suivant les groupes d'espèces avec notamment 150% pour la restauration/création de milieux ouverts et semi-ouverts.

Il est à noter que l'évitement de la bordure sud du projet, associée à une renaturation (mesure in-situ) et la proximité du boisement évité contribue à l'amélioration de la connectivité écologique est-ouest entre le Rhin et la forêt de la Hardt. De même, le faisceau compensateur restitue une connectivité nord-sud parallèle aux milieux rhénans.

Les secteurs de compensation font l'objet d'un plan de gestion.

La durée de l'obligation de gestion et d'atteinte des objectifs est de 30 ans, assortie d'un suivi pour mesurer l'atteinte des objectifs sur la même durée.

Questions au CSRPN

La délivrance d'une dérogation pour l'opération projetée nuit-elle au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ?

Supports de réflexion

Formulaire CERFA
Dossier de demande

Analyse du CSRPN

Le CSRPN reconnaît l'aspect vertueux porté par le projet en termes de réduction du transport routier par un report sur le transport fluvial et ferroviaire, en ce sens, le projet est accueilli favorablement. La démonstration de l'intérêt public majeur, est de ce point de vue acceptable.

La forme du dossier, plutôt concis et reprenant des synthèses par chapitre est appréciable.

Etat initial

Aire d'étude

Les aires d'étude définies sont cohérentes avec la zone d'influence du projet et de ses impacts.

Synthèse bibliographique

L'analyse du contexte écologique est assez complète, soulignant le fait que le projet s'inscrit dans un contexte sensible, entre 2 réservoirs de biodiversité majeurs qui sont la bande rhénane et la forêt de la Hardt. On aurait pu ajouter le fait que le secteur est très artificialisé, les milieux ouverts étant particulièrement rares et présentant ainsi des potentialités fortes. Il n'est pas fait mention de l'Atlas de Biodiversité Communale d'Ottmarsheim (Climax, 2016) qui aurait pu utilement permettre de dimensionner la pression d'inventaire à la hauteur des enjeux écologiques potentiels, la zone d'étude ayant été identifiée comme présentant des enjeux forts dans cet ABC.

Par ailleurs, il est étonnant de ne pas voir d'exploitation des données taxonomiques disponibles localement, pas de recherche des données potentielles, étape importante encore une fois, pour dimensionner le terrain, mais également son phasage. De nombreuses données au moins de précision communale sont disponibles sur les différentes plateformes en ligne, et même des données ponctuelles se rapportant à la zone étudiée, produites entre autres dans le cadre de l'ABC d'Ottmarsheim.

3/7

Méthodologies d'inventaire

L'absence d'analyse précise des potentialités de la zone d'étude a conduit à une pression d'inventaire insuffisante au regard des incidences liées au projet.

Pour la flore, 2 passages ont été effectués : l'un en août 2020 (année très sèche avec une végétation « grillée » en août) et l'autre en juin 2021. Cette pression a été jugée suffisante dans le dossier pour évaluer les enjeux floristiques. Or, les friches thermophiles dominant la zone d'étude, sont des milieux présentant des enjeux forts notamment pour les thérophytes vernaux à l'image de deux espèces protégées en Alsace et présentes à proximité immédiate de la zone d'étude, la Minuartie hybride (*Sabulina tenuifolia subsp. hybrida*) et la Drave des murailles (*Draba muralis*). Au vu des habitats relevés, ces deux espèces présentent des potentialités de présence fortes. Soulignons également qu'un passage tardif à automnal aurait également été utile pour compléter les inventaires. Les surfaces maintenues ouvertes dans le contexte rhénan sont devenues particulièrement rares, les friches rudérales thermophiles que l'on peut observer, constituent souvent des milieux de substitution pour les espèces des levées sèches du Rhin.

Reptiles : Seuls deux passages sont effectués pour ce groupe présentant des potentialités sur la ZEI (un en juin et un en août), aucun n'a été fait en début de printemps (mars-avril), à la sortie d'hivernage, période favorable pour l'observation des espèces discrètes. Ces passages opportunistes auraient pu également être complétés par la pose de plaques-refuges. Ces manquements méthodologiques sont partiellement comblés par le fait que les espèces potentielles (non observées) sont ajoutées au dossier, mais ceux-ci ne permettent pas une évaluation juste des impacts sur ce groupe.

Entomofaune : 3 passages effectués, aucun passage en mai, période très favorable pour les papillons de jours.

Avifaune : 3 passages effectués avec seul un passage en période de reproduction pour ce groupe qui présente le plus d'enjeu sur le site.

Nous estimons la pression d'inventaire insuffisante, pour un site de 25 ha maintenu ouvert dans un contexte très artificialisé.

Évaluation des enjeux

En préambule, il est difficile de se prononcer sur l'évaluation des enjeux sans descriptif des entités d'habitat ou des unités écologiques présentes. Dans le dossier de dérogation, nous n'avons pas de description de la composition spécifique des milieux rencontrés, les seules informations de composition présentées concernent les néophytes et les espèces eutrophiles abondantes, ces éléments justifiant la valeur patrimoniale faible. Sans description et aucun rapprochement phytosociologique, difficile de comprendre à quoi correspondent les friches semi-sèches par exemple. Ces éléments figurent peut-être dans le dossier d'évaluation complet ?

L'évaluation des enjeux découlant des inventaires réalisés, au vu des manquements méthodologiques relevés et de la pression d'inventaire insuffisante, il est rassurant de voir que l'évaluation des enjeux conclue quand même à des enjeux majoritairement forts sur la ZEI et ce notamment pour l'avifaune des milieux semi-ouverts.

Globalement, nous sommes d'accord avec les conclusions en termes d'enjeu global, sur la base des éléments disponibles.

Néanmoins, cette évaluation des enjeux ne repose pas sur une méthodologie d'évaluation des enjeux mais sur du « dire d'expert » et donc difficilement vérifiable. A l'annexe 1 page 205, la méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée, celle-ci mélangeant enjeux réglementaires et enjeux écologiques et fonctionnels pour arriver à un enjeu patrimonial. Avec les éléments présentés, il est impossible de comprendre comment arrive-t-on à tel ou tel niveau d'enjeu.

Bien que l'état initial souffre d'une pression d'inventaire insuffisante, l'évaluation des enjeux (sans application d'une méthodologie réelle) conclut majoritairement à des enjeux forts.

4/7

Démarche E-R-C

Concernant l'évaluation des impacts, la lecture et la compréhension du dossier est difficile dans le sens où les surfaces d'habitat détruites ne sont pas présentées dans les tableaux de présentation des impacts bruts (chapitre 2 p. 103). En synthèse, une surface d'habitat d'espèce impactée est mentionnée pour les cortèges ou les espèces concernées sans lien avec la cartographie des habitats. Ainsi, on ne sait pas quelle entité est considérée comme habitat de telle espèce ? Les surfaces d'habitat d'espèce impactées sont l'élément de base pour dimensionner la compensation. Si l'on prend l'exemple des reptiles (Lézard des murailles principalement), la surface d'habitat favorable détruite est estimée à 1,66ha (pour un secteur constitué majoritairement de friches et espaces rudéraux), à quoi correspond cette surface ?

La principale interrogation est la suivante : **Comment passe-t-on de la quasi-intégralité de la surface de la ZEI considérée comme présentant des enjeux écologiques « forts » (le détail des surfaces n'est pas présenté dans le dossier) à une surface d'habitats favorables aux espèces protégées impactée de 8,26-ha ?**

Difficile en effet de comprendre le passage des impacts bruts aux impacts résiduels... Si l'on prend l'exemple de l'avifaune nicheuse dont l'impact brut est considéré fort, l'impact résiduel est jugé moyen après application des mesures d'évitement et de réduction. L'impact fort est ici en lien avec la destruction d'habitat, celle-ci n'est pas évitée et l'impact est toujours fort après application des mesures E et R.

On note favorablement l'évitement d'une bande au sud de la ZEI visant le maintien du corridor identifié au SRCE.

- Le dossier n'intègre pas d'analyse des impacts cumulés à une échelle élargie, la bande rhénane M2A étant concernée par plusieurs projets industriels.
- Quelle méthode a été appliquée pour le dimensionnement de la compensation ?
- Les ratios surfaciques de compensation présentés sont de 150 à 180% mais ceci en se basant sur des surfaces d'habitat d'espèce détruites non justifiées.

Compensation :

Le choix de l'emplacement des sites est judicieux, à proximité immédiate, et formant un corridor parallèle au Rhin. Le principe de proximité géographique est respecté.

Le « flou » surfacique constaté dans l'évaluation des impacts est maintenu dans la réponse compensatoire apportée. Outre le fait qu'aucune démonstration du besoin compensatoire ne soit objectivée par l'application d'une méthodologie éprouvée, il est difficile de savoir quelles sont les surfaces concernées par un gain écologique réel.

La compensation in-situ concerne 2,1ha et consiste en une plantation de haies et une gestion des friches. La gestion écologique exposée prévoit une fauche tardive tous les 3 à 5 ans avec export. Au vu du contexte, la gestion dite écologique devrait viser un appauvrissement progressif, une lutte contre les espèces des friches rudérales et des EEE, et une conduite progressive vers des cortèges pelousaires. Avec une fauche tardive tous les 3 à 5 ans, le cortège actuel, à phénologie tardive, aura le temps de faire son cycle complet, cette gestion ne semble ainsi pas adaptée.

Pour l'ensemble des sites compensatoires, en termes de protocole technique, nous nous questionnons sur les méthodes proposées :

- Un décapage sur 30 cm du sol est prévu au droit des surfaces avec une forte densité de Solidage, pourquoi ne pas privilégier une gestion par la fauche plutôt que de déstructurer le sol avec une méthode lourde qui risque de favoriser les EEE et les rudérales ?
- La fauche tardive pour convertir des friches en prairie de fauche n'est pas adaptée, les espèces des *Onopordetalia* et les EEE ayant une phénologie tardive (elles auront la possibilité de faire un cycle complet et de se développer au détriment des espèces pelousaires recherchées).

Concernant les sites compensatoires, l'essentiel de la plus-value écologique estimée se fait sur : la lutte contre les EEE (C2.1.e) et la conversion de friches en milieux prairiaux (C2.1.i). Aussi, la compensation se base quasi exclusivement sur des mesures de gestion sur des milieux qui présentent déjà, d'après les inventaires réalisés, une diversité remarquable dans le contexte artificialisé. Ainsi, le report des espèces

5/7

impactées sur les sites de compensation est plus que limité et le gain écologique associé aux actions est très faible, la question d'additionalité est ici posée.

Dans le détail :

LOT 1 (Parcelles 364, 365, 91 et 92) : Ruisseau le Muhlbach, Friches arbustives, Boisements mésohygrophiles = 1,7 ha

- ⇒ Comme ceci est mis en avant dans le dossier, la question de l'équivalence écologique se pose puisque les habitats visés sont éloignés des habitats impactés (principalement la ripisylve). Nous pouvons ajouter des doutes sérieux sur l'intérêt d'un débroussaillage de la strate arbustive de la ripisylve, cette mesure étant présentée comme une mesure de restauration.

LOT 2 (Parcelles 367 et 368) : friches prairiales = 3 ha

- ⇒ Cette entité représente une partie importante de la réponse compensatoire. L'objectif est de convertir les parcelles en prairie de fauche. La question de l'équivalence écologique ne se pose pas ici puisque correspondant aux milieux impactés mais la question de la plus-value est très sérieusement remise en question. Ces parcelles, comme on peut le voir sur les orthophotos, sont déjà fauchées, ceci étant confirmé par les cartographies des habitats réalisées dans le cadre de l'ABC d'Ottmarsheim. Il s'agit de prairies mésophiles avec des éléments de friche. Aussi, la mesure visant à poursuivre à priori ce qui est déjà fait (à savoir une fauche annuelle) n'apporte aucun gain écologique !

LOT 3 (PARCELLES 277, 279, 53 ET 54) : friches prairiales = environ 2 ha

- ⇒ Les actions visent à convertir les friches en prairie et lutter contre les EEE par la fauche. En termes d'équivalence écologique, les groupements végétaux actuels sur les parcelles concernées correspondent bien à ce qui est détruit. En revanche, les mesures de gestion peuvent éventuellement conduire à améliorer l'état de conservation des milieux en place, mais n'apportent aucune plus-value concernant les habitats d'espèces : l'habitat du Tarier pâtre détruit, n'est aucunement compensé par ces surfaces déjà favorables à l'espèce, celles-ci étant déjà occupées par des couples de Tarier pâtre, le report n'est pas possible.

LOT 4 (PARCELLES 105 ET 107) : Friches herbacées colonisées par les ligneux sur 0,26 ha

- ⇒ Pour les mêmes raisons que pour le lot 3, le gain écologique n'est pas apporté pour les espèces concernées par la dérogation. Sur ces parcelles, la gestion préconisée est une fauche annuelle tardive **sans exportation** !

Parcelle 318 : Friche herbacée sur 0,13 ha

- ⇒ Un décapage du sol sur 30 cm est prévu sur les zones à Solidage puis un semis d'une prairie après travail du sol. Cette mesure est présentée comme une création de prairie. L'itinéraire technique lourd ne nous paraît pas adapté et pour les mêmes raisons que précédemment la plus-value est discutable pour les espèces visées.

Parcelle 336 : Friche herbacée sur 2,1 ha

- ⇒ La création d'un complexe de prairies, haies et bocages est prévue par plantation de haies et gestion des friches par la fauche. Même remarque que précédemment.

En conclusion, il apparaît que les milieux concernés par la réponse compensatoire présentent déjà une biodiversité préservée au moins sur les compartiments de la faune visés par la demande de dérogation. Les espèces dont l'habitat est détruit sont déjà partiellement présentes sur les sites concernés, aussi le report est très limité. Ainsi, on peut parler de perte sèche ou perte nette de biodiversité, les pertes étant nullement compensées par les gains supposés sur les parcelles compensatoires.

Enfin, concernant le suivi des sites compensatoires, un suivi écologique est prévu sur le site et sur les parcelles compensatoires. Autant la durée de suivi sur 30 ans est adaptée, autant le suivi écologique avec un unique passage annuel est largement sous-dimensionné. En outre, le suivi ne prévoit pas de s'intéresser aux insectes, or il est évident que l'impact en termes de perte d'habitat est important, notamment pour certains papillons de jour patrimoniaux.

6/7

Nous comprenons bien que les contraintes foncières sont importantes dans le secteur, cependant, la perte de 25 ha de milieux ouverts en bande rhénane constitue une atteinte majeure à la biodiversité dans un secteur déjà très artificialisé. Le cordon de milieux compensatoires longeant le Muhlbach, pourrait être élargi sur les parcelles de grande culture à l'ouest, le gain écologique pouvant être dans ce cas substantiel.

Avis du CSRPN

Défavorable

Recommandations

- Compléter l'état initial notamment sur les reptiles, la flore et l'entomofaune ;
- Revoir l'évaluation des enjeux en l'objectivant par l'application d'une méthodologie d'évaluation des enjeux ;
- Présenter les surfaces d'habitat détruites en les mettant en lien avec la cartographie des habitats, ces surfaces seront nécessairement revues à la hausse ;
- Présenter une réponse compensatoire en se basant sur une méthodologie éprouvée pour justifier l'absence de perte nette de biodiversité ;
- Présenter des mesures compensatoires ambitieuses allant au-delà de simples mesures de gestion sur des milieux déjà riches ;
- Présenter un protocole de suivi des mesures compensatoire avec plusieurs passages sur une la période d'avril à septembre, en intégrant les insectes.

Laurent Godé, expert-délégué, président de la commission Espèces Protégées du CSRPN Grand-Est



7/7

ANNEXE 8



Préfecture du Haut-Rhin

27 MARS 2024

Bureau des Enquêtes Publiques
et Installations Classées



MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DU CSRPN GRAND EST

Projet d'aménagement du Terminal Sud du
Port d'Ottmarsheim

EURO RHEIN PORTS



Fevrier 2024

1 REPONSES AUX REMARQUES

1.1 SYNTHÈSE BIBLIOGRAPHIQUE

L'analyse du contexte écologique est assez complète, soulignant le fait que le projet s'inscrit dans un contexte sensible, entre 2 réservoirs de biodiversité majeurs qui sont la bande rhénane et la forêt de la Hardt. On aurait pu ajouter le fait que le secteur est très artificialisé, les milieux ouverts étant particulièrement rares et présentant ainsi des potentialités fortes. Il n'est pas fait mention de l'Atlas de Biodiversité Communale d'Ottmarsheim (Climax, 2016) qui aurait pu utilement permettre de dimensionner la pression d'inventaire à la hauteur des enjeux écologiques potentiels, la zone d'étude ayant été identifiée comme présentant des enjeux forts dans cet ABC.

L'Atlas de Biodiversité Communale (ABC) d'Ottmarsheim a été consulté dans le cadre de ce projet afin de compléter la liste des espèces de la faune potentiellement présentes sur le site d'étude. Cette liste a été réalisée par extraction des données bibliographiques sur la base des données naturalistes régionales « Faune-Alsace » pour la commune d'Ottmarsheim et des espèces citées dans l'ABC d'Ottmarsheim (voir paragraphe 2.3.2. et paragraphes « Analyse bibliographique et potentialités » du rapport d'étude d'impact « Rainette_V4.0_2022_12_14_Ottmarsheim_EI »).

La consultation de l'ABC a permis de mettre en évidence :

Flore : 12 espèces remarquables sur la commune d'Ottmarsheim, principalement situées à l'ouest de la commune. Aucune de ces espèces n'est observée au droit de la zone d'étude. Cependant, parmi ces 12 espèces, celles inféodées aux milieux ouverts et secs sont considérées comme potentiellement présentes. Il s'agit de :

- Chardon roulant (*Eryngium campestre*)
- Globulaire allongée (*Globularia bisnagarica*)
- Hélotrope commun (*Heliotropium europaeum*)
- Eplaire annuelle (*Stachys annua*)
- Germandrée botryde (*Teucrium botrys*)
- Orchis bouc (*Himantoglossum hircinum*)
- Grande pimprenelle (*Sanguisorba officinalis*)
- Avifaune : 10 espèces potentiellement présentes sur la zone d'étude
 - Alouette des champs ;
 - Bruant jaune ;
 - Chardonneret élégant ;
 - Faucon crécerelle ;
 - Linotte mélodieuse ;
 - Pie-grièche écorcheur ;
 - Hypolaïs polyglotte ;
 - Tarier pâle ;
 - Fauvette grisette.
- Reptiles : 3 espèces potentiellement présentes sur la zone d'étude

Mémoire en réponse à l'avis du CSRPN

- Lézard des murailles ;
- Coronelle lisse ;
- Lézard des souches.
- Invertébrés : 6 espèces potentiellement présentes sur la zone d'étude
 - Azuré des coronilles ;
 - Conocéphale gracieux ;
 - Decticelle chagrinée ;
 - Decticelle bicolore ;
 - Criquet vert-échine ;
 - Criquet italien.

De plus, une consultation du portail du Conservatoire Botanique Alsace-Lorraine (accès disponible depuis 2023) a été effectuée. Deux espèces remarquables y sont également identifiées : la Minuartie hybride (*Minuartia hybrida* = *Sabulina tenuifolia subsp. hybrida*) et la Drave des murailles (*Draba muralis*).

Par ailleurs, il est étonnant de ne pas voir d'exploitation des données taxonomiques disponibles localement, pas de recherche des données potentielles, étape importante encore une fois, pour dimensionner le terrain, mais également son phasage. De nombreuses données au moins de précision communale sont disponibles sur les différentes plateformes en ligne, et même des données ponctuelles se rapportant à la zone étudiée, produites entre autres dans le cadre de l'ABC d'Ottmarsheim.

Comme expliqué précédemment, les données de précision communale (« Faune-Alsace » pour la commune d'Ottmarsheim et l'ABC d'Ottmarsheim) ont été consultées dans le cadre de ce projet. Des listes d'espèces potentielles ont été dressées dont certaines ont été recensées lors des prospections. Les espèces potentiellement présentes sur la zone mais non inventoriées lors des inventaires ont été conservées en tant qu'espèces potentielles et intégrées lors de l'analyse des enjeux.

1.2 METHODOLOGIE D'INVENTAIRES

L'absence d'analyse précise des potentialités de la zone d'étude a conduit à une pression d'inventaire insuffisante au regard des incidences liées au projet.

Pour la flore, 2 passages ont été effectués : l'un en août 2020 (année très sèche avec une végétation « grillée » en août) et l'autre en juin 2021. Cette pression a été jugée suffisante dans le dossier pour évaluer les enjeux floristiques. Or, les friches thermophiles dominant la zone d'étude, sont des milieux présentant des enjeux forts notamment pour les thérophytes vernaux à l'image de deux espèces protégées en Alsace et présentes à proximité immédiate de la zone d'étude, la Minuartie hybride (*Sabulina tenuifolia* subsp. *hybrida*) et la Drave des murailles (*Draba muralis*). Au vu des habitats relevés, ces deux espèces présentent des potentialités de présence fortes. Soulignons également qu'un passage tardi-estival à automnal aurait également été utile pour compléter les inventaires. Les surfaces maintenues ouvertes dans le contexte rhénan sont devenues particulièrement rares, les friches rudérales thermophiles que l'on peut observer, constituent souvent des milieux de substitution pour les espèces des levées sèches du Rhin.

Reptiles : Seuls deux passages sont effectués pour ce groupe présentant des potentialités sur la ZEI (un en juin et un en août), aucun n'a été fait en début de printemps (mars-avril), à la sortie d'hivernage, période favorable pour l'observation des espèces discrètes. Ces passages opportunistes auraient pu également être complétés par la pose de plaques-refuges. Ces manquements méthodologiques sont partiellement comblés par le fait que les espèces potentielles (non observées) sont ajoutées au dossier, mais ceux-ci ne permettent pas une évaluation juste des impacts sur ce groupe.

Entomofaune : 3 passages effectués, aucun passage en mai, période très favorable pour les papillons de jours.

Avifaune : 3 passages effectués avec seul un passage en période de reproduction pour ce groupe qui présente le plus d'enjeu sur le site.

Nous estimons la pression d'inventaire insuffisante, pour un site de 25 ha maintenu ouvert dans un contexte très artificialisé.

Concernant la flore, les espèces citées dans l'avis apparaissent dans le portail du CBN Alsace-Lorraine opérationnel et accessible depuis 2023. Le portail du CBN Alsace-Lorraine n'étant pas disponible lors de l'extraction des données en 2020 et ces espèces ne figurant pas dans les sources de données consultées en 2020, celles-ci ne figurent pas dans la liste des espèces potentiellement présentes sur le site et n'ont pas été ciblées lors du dimensionnement des inventaires.

Deux prospections ont été réalisées pour cette étude : 11 août 2020 et 01 juin 2021. Certaines espèces estivales tolérant peu les fortes chaleurs n'ont probablement pas été recensées en 2020 du fait de la période de sécheresse. La prospection de juin est cependant favorable à l'inventaire de l'ensemble des espèces printanières et estivales. Cependant, les espèces vernaux (à floraison précoce) n'auront pas pu être observées. Si les habitats identifiés suite aux passages de terrain sont estimés favorables à des espèces vernaux identifiées dans la bibliographie, ces espèces seront intégrées en tant qu'espèces potentielles.

Concernant les reptiles, plusieurs observations ont été faites lors des passages de juin et d'août. Ces observations ont été complétées par des observations opportunistes lors des passages dédiés aux autres taxons. Des pierres et objets présents sur la ZEI ont été soulevés, remplaçant la mise en place des plaques.

Pour l'entomofaune, des observations opportunistes ont été réalisées lors des inventaires dédiés aux autres taxons, ce qui a permis d'étayer la liste des espèces observées. L'absence d'inventaire en mai ne semble pas bloquante pour évaluer les enjeux sur ce taxon compte tenu des espèces à enjeux pressenties, des espèces observées et des espèces potentielles.

Enfin, concernant l'avifaune, bien qu'un seul passage ait été réalisé en période de nidification, de nombreuses espèces à enjeux ont été observées lors de ce passage, mais aussi lors d'observations opportunistes réalisées dans le cadre des passages dédiés aux autres taxons.

Des passages complémentaires seront tout de même réalisés en mars et mai 2024 afin de renforcer les inventaires des reptiles, de l'avifaune et de l'entomofaune.

1.3 EVALUATION DES ENJEUX

En préambule, il est difficile de se prononcer sur l'évaluation des enjeux sans descriptif des entités d'habitat ou des unités écologiques présentes. Dans le dossier de dérogation, nous n'avons pas de description de la composition spécifique des milieux rencontrés, les seules informations de composition présentées concernent les néophytes et les espèces eutrophiles abondantes, ces éléments justifiant la valeur patrimoniale faible. Sans description et aucun rapprochement phytosociologique, difficile de comprendre à quoi correspondent les friches semi-sèches par exemple. Ces éléments figurent peut-être dans le dossier d'évaluation complet ?

L'évaluation des enjeux découlant des inventaires réalisés, au vu des manquements méthodologiques relevés et de la pression d'inventaire insuffisante, il est rassurant de voir que l'évaluation des enjeux conclue quand même à des enjeux majoritairement forts sur la ZEI et ce notamment pour l'avifaune des milieux semi-ouverts.

Globalement, nous sommes d'accord avec les conclusions en termes d'enjeu global, sur la base des éléments disponibles.

Néanmoins, cette évaluation des enjeux ne repose pas sur une méthodologie d'évaluation des enjeux mais sur du « dire d'expert » et donc difficilement vérifiable. A l'annexe 1 page 205, la méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée, celle-ci mélangeant enjeux réglementaires et enjeux écologiques et fonctionnels pour arriver à un enjeu patrimonial. Avec les éléments présentés, il est impossible de comprendre comment arrive-t-on à tel ou tel niveau d'enjeu.

Bien que l'état initial souffre d'une pression d'inventaire insuffisante, l'évaluation des enjeux (sans application d'une méthodologie réelle) conclut majoritairement à des enjeux forts.

Les descriptifs des habitats naturels sont présents dans l'étude d'impact environnementale complète. Pour exemple concernant les friches semi-sèches il est indiqué :

« Les friches semi-sèches constituent l'habitat principal de la ZEI. Elles se composent d'une strate herbacée où l'on retrouve un mélange d'espèces prairiales calcicoles, mésoxérophiles ainsi que des espèces de friche.

Les espèces caractéristiques des prairies calcicoles sont principalement la Sanguisorbe (*Poterium sanguisorbo*), la Luzerne lupuline (*Medicago lupulina*), l'Euphorbe petit-cyprès (*Euphorbia cyparissias*) et le Grand basilic (*Clinopodium vulgare*).

Les espèces de prairies mésophiles sont également bien présentes : Fromental (*Arrhenatherum elatius*), Dactyle aggloméré (*Dactylis glomerata*), Plantain lancéolé (*Plantago lanceolata*) et Trèfle des prés (*Trifolium pratense*).

Sur les secteurs rudéralisés, les espèces de friche prennent le dessus telles que la Vipérine commune (*Echium vulgare*), le Réséda jaune (*Reseda luteola*), la Ronce (*Rubus fruticosus*) ou l'Ortie (*Urtica dioica*).

EUNIS : E5.1 x E1.26 (Végétations herbacées anthropiques x Pelouses semi-sèches calcaires subatlantiques)

CORINE Biotopes : 87.1 x 34.32 (Terrains en friche x Pelouses calcaires sub-atlantiques semi-arides)

Natura 2000 : /

Les friches semi-sèches constituent les milieux les plus diversifiés de la ZEI. Un pied d'Orchis pyramidale (*Anacamptis pyramidalis*), déterminante de ZNIEFF en Alsace, a également été relevé dans ces milieux.

Mémoire en réponse à l'avis du CSRPN

*La présence d'espèces rudérales et exotiques envahissantes témoigne du caractère dégradé de cet habitat. On y retrouve en effet des taches de Solidage du Canada (*Solidago canadensis*), de Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*), de la Vigne-vierge (*Parthenocissus inserta*), du Sénéçon du Cap (*Senecio inaequidens*) et de l'Arbre à papillons (*Buddleja davidii*).*

Etant donné l'état de dégradation de ce milieu, il ne peut être assimilé à l'habitat communautaire 6210 (Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'emboisement sur sols calcaires). »

Concernant les habitats, la méthode d'appréciation des enjeux est la suivante :

L'enjeu floristique d'un habitat est déterminé selon plusieurs critères :

- Sa richesse floristique ;
- Son état de conservation (Strates et espèces caractéristiques, présence d'espèces exotiques envahissantes, dégradation, etc.) ;
- Sa capacité à accueillir des espèces patrimoniales ;
- Sa fonctionnalité à l'échelle locale (zones humides, trame verte e bleue) ;
- Son affiliation à un habitat communautaire Natura2000 ;
- Les menaces qui lui sont liées et ses tendances évolutives (diminution/augmentation, changement de pratiques de gestion, etc.)

La prise en compte de ces critères permet de conclure sur un enjeu floristique : Très faible, Faible, Moyen, Fort, Très fort.

Concernant les espèces floristiques, la méthode d'appréciation des enjeux est la suivante :

Sont considérés comme d'intérêt patrimonial à l'échelle régionale :

- Tous les taxons bénéficiant d'une PROTECTION légale au niveau régional, national ou européen (cf. textes législatifs) ;
- Tous les taxons dont l'indice de MENACE est égal à Quasi menacé (NT), Vulnérable (VU), En danger (EN), En danger critique (CR), Présumé disparu au niveau régional (RE) dans le Grand Est ou à une échelle géographique supérieure ;
- Tous les taxons dont l'indice de RARETÉ est Rare (R), très rare (RR) ou extrêmement rare (RRR) ;
- Tous les taxons déterminants de ZNIEFF.

A noter que le statut de plante d'intérêt patrimonial est affecté par défaut à un taxon insuffisamment documenté (DD) si le taxon de rang supérieur auquel il se rattache est d'intérêt patrimonial. En revanche, il n'est pas applicable aux populations cultivées (C), adventices (A), exogènes (E) ou subspontanées (S).

En fonction des statuts de ces espèces patrimoniales et du contexte local de l'étude, un niveau d'enjeu spécifique est proposé : Faible, Moyen, Fort, Très fort.

Concernant les espèces faunistiques, seul l'enjeu écologique est évalué dans le diagnostic, l'enjeu réglementaire étant traité en fin de rapport en conclusion de la nécessité ou non de dossier de dérogation espèce protégée. Des espèces protégées communes peuvent donc apparaître avec un enjeu écologique faible.

L'enjeu écologique repose sur les statuts de patrimonialité (déterminance ZNIEFF, Directives européennes, Listes rouges) et sur l'état des populations (nombre d'individus, couples, comportement) cf tableau ci-dessous.

Mémoire en réponse à l'avis du CSRPN

Tableau 1 : Critère d'appréciation du niveau d'enjeu d'une composante du milieu naturel

Valeur juridique
Protection européenne (Directives "Oiseaux" et "Habitats/Faune/Flore", Convention de Berne)
Protection nationale ou régionale (totale, partielle, des spécimens et/ou des habitats d'espèces...)
Valeur écologique
D'un habitat ou d'un cortège :
Indigénat / naturalité / originalité
Degrés de rareté et de menace (listes rouges nationale et régionale)
Patrimonialité / déterminant ZNIEFF (strict ou selon critères)
Richesse et composition spécifique (habitat et/ou cortège d'espèces)
Etat de conservation (surface, présence d'espèces remarquables, effectifs)
Sensibilité (dynamique naturelle, restaurabilité, résilience) et fonctionnalité (connectivité)
D'une espèce :
Indigénat / naturalité
Degrés de rareté et de menace (listes rouges nationale et régionale)
Patrimonialité / endémisme / déterminant ZNIEFF (strict ou selon critères)
Etat de conservation (effectifs, conditions d'habitat)
Sensibilité (capacités d'adaptation et régénération)

1.4 DEMARCHE ERC

Concernant l'évaluation des impacts, la lecture et la compréhension du dossier est difficile dans le sens où les surfaces d'habitat détruites ne sont pas présentées dans les tableaux de présentation des impacts bruts (chapitre 2 p. 103). En synthèse, une surface d'habitat d'espèce impactée est mentionnée pour les cortèges ou les espèces concernées sans lien avec la cartographie des habitats. Ainsi, on ne sait pas quelle entité est considérée comme habitat de telle espèce ? Les surfaces d'habitat d'espèce impactées sont l'élément de base pour dimensionner la compensation. Si l'on prend l'exemple des reptiles (Lézard des murailles principalement), la surface d'habitat favorable détruite est estimée à 1,66ha (pour un secteur constitué majoritairement de friches et espaces rudéraux), à quoi correspond cette surface ?

La principale interrogation est la suivante : Comment passe-t-on de la quasi-intégralité de la surface de la ZEI considérée comme présentant des enjeux écologiques « forts » (le détail des surfaces n'est pas présenté dans le dossier) à une surface d'habitats favorables aux espèces protégées impactée de 8,26- ha ?

Difficile en effet de comprendre le passage des impacts bruts aux impacts résiduels... Si l'on prend l'exemple de l'avifaune nicheuse dont l'impact brut est considéré fort, l'impact résiduel est jugé moyen après application des mesures d'évitement et de réduction. L'impact fort est ici en lien avec la destruction d'habitat, celle-ci n'est pas évitée et l'impact est toujours fort après application des mesures E et R.

On note favorablement l'évitement d'une bande au sud de la ZEI visant le maintien du corridor identifié au SRCE.

- Le dossier n'intègre pas d'analyse des impacts cumulés à une échelle élargie, la bande rhénane M2A étant concernée par plusieurs projets industriels.
- Quelle méthode a été appliquée pour le dimensionnement de la compensation ?
- Les ratios surfaciques de compensation présentés sont de 150 à 180% mais ceci en se basant sur les surfaces d'habitat d'espèce détruites non justifiées.

Le dimensionnement de la compensation a été établi en s'inspirant de la méthode de dimensionnement présentée dans le « Guide de mise en œuvre de l'approche standardisée de la compensation écologique » rédigé par l'OFB, le Cerema et le Commissariat général au développement durable en mai 2021.

Le dimensionnement est fonction deux critères : le niveau d'enjeu écologique et la nature de l'impact. Le coefficient lié à l'enjeu écologique est établi à 1 pour les milieux dont l'enjeu écologique global est faible, à 1,5 pour ceux dont l'enjeu écologique est moyen et à 2 pour ceux dont l'enjeu écologique global est fort. Le coefficient d'impact lié à la nature de l'impact est établi à 1 pour la destruction de milieux (impacts permanents).

Le besoin compensatoire est défini selon la formule suivante :

$$\begin{aligned} \text{Besoin compensatoire} \\ &= \sum (\text{surface d'impact} * \text{coefficient d'impact lié à la nature de l'impact} \\ &\quad * \text{coefficient lié à l'enjeu écologique le plus fort}) \end{aligned}$$

Le calcul des surfaces à compenser présentées dans la partie 3 « Présentation détaillée des mesures de compensation » du dossier de demande de dérogation « Rainette_V1.0_2022_07_27_Ottmarsheim_CCI_Derogation » est basé sur cette formule.

Les habitats favorables aux espèces correspondent à des habitats utilisés pour la réalisation totale ou partielle du cycle biologique des espèces (hivernage, alimentation, reproduction, etc.)

1.5 COMPENSATION

Le choix de l'emplacement des sites est judicieux, à proximité immédiate, et formant un corridor parallèle au Rhin. Le principe de proximité géographique est respecté.

Le « flou » surfacique constaté dans l'évaluation des impacts est maintenu dans la réponse compensatoire apportée. Outre le fait qu'aucune démonstration du besoin compensatoire ne soit objectivée par l'application d'une méthodologie éprouvée, il est difficile de savoir quelles sont les surfaces concernées par un gain écologique réel.

La compensation in-situ concerne 2,1ha et consiste en une plantation de haies et une gestion des friches. La gestion écologique exposée prévoit une fauche tardive tous les 3 à 5 ans avec export. Au vu du contexte, la gestion dite écologique devrait viser un appauvrissement progressif, une lutte contre les espèces des friches rudérales et des EEE, et une conduite progressive vers des cortèges pelousaires.

Avec une fauche tardive tous les 3 à 5 ans, le cortège actuel, à phénologie tardive, aura le temps de faire son cycle complet, cette gestion ne semble ainsi pas adaptée.

Pour l'ensemble des sites compensatoires, en termes de protocole technique, nous nous questionnons sur les méthodes proposées :

- Un décapage sur 30 cm du sol est prévu au droit des surfaces avec une forte densité de Solidage, pourquoi ne pas privilégier une gestion par la fauche plutôt que de déstructurer le sol avec une méthode lourde qui risque de favoriser les EEE et les rudérales ?

- La fauche tardive pour convertir des friches en prairie de fauche n'est pas adaptée, les espèces des *Onopordetalia* et les EEE ayant une phénologie tardive (elles auront la possibilité de faire un cycle complet et de se développer au détriment des espèces pelousaires recherchées).

Concernant les sites compensatoires, l'essentiel de la plus-value écologique estimée se fait sur : la lutte contre les EEE (C2.1.e) et la conversion de friches en milieux prairiaux (C2.1.i). Aussi, la compensation se base quasi exclusivement sur des mesures de gestion sur des milieux qui présentent déjà, d'après les inventaires réalisés, une diversité remarquable dans le contexte artificialisé. Ainsi, le report des espèces impactées sur les sites de compensation est plus que limité et le gain écologique associé aux actions est très faible, la question d'additionnalité est ici posée.

Concernant les mesures de gestion du Solidage :

Les densités de Solidage sont très importantes. Aucune autre espèce ne se développe sur ces espaces. Un simple débroussaillage est donc insuffisant pour espérer une restauration de milieux.

Le décapage est remplacé par une mesure d'étrépage moins déstructurante pour les sols. L'étrépage sera réalisé sur les 15 premiers centimètres du sol. Les précautions à prendre sont similaires à celles du décapage :

« Les déchets végétaux seront disposés manuellement sur une bâche au fur-et-à-mesure de l'arrachage. Cette mesure sert à éviter le risque de contamination du sol. Il est aussi possible de les entreposer dans des sacs étanches évitant ainsi leur dispersion par le vent. Ensuite, la terre issue de ces décapages sera envoyée vers un centre de traitement spécialisé (filères de compostage adaptées à l'accueil d'espèces exotiques envahissantes). L'option du traitement en filière spécialisée est la plus efficace pour éviter le développement des EEE : cela peut être un site de stockage ou d'incinération mais aussi un site de compostage ou de méthanisation (attention à s'assurer que la structure accepte bien ce type de déchets). »

Concernant les mesures de transition des parcelles vers une prairie de fauche

Modification de la mesure comme suit :

Cette action concerne les friches herbacées colonisées par le Solidage et le Sainfoin d'Espagne. La mise en place de fauches régulières permettra de limiter l'expansion de ces espèces.

Mémoire en réponse à l'avis du CSRPN

Pendant les 5 premières années : deux fauches avec exportation par an seront réalisées en fin mai et mi-août. Cette gestion permettra d'affaiblir les EEE encore présentes et de favoriser les espèces prairiales.

Au bout de 5 ans, une fauche tardive à partir du 15 juillet pourra être réalisée. Sur les secteurs encore concernés par les exotiques envahissantes, on pourra maintenir un rythme de 2 fauches par an.

LOT 1 (Parcelles 364, 365, 91 et 92) : Ruisseau le Muhlbach, Friches arbustives, Boissements mésohygrophiles = 1,7 ha

Comme ceci est mis en avant dans le dossier, la question de l'équivalence écologique se pose puisque les habitats visés sont éloignés des habitats impactés (principalement la ripisylve). Nous pouvons ajouter des doutes sérieux sur l'intérêt d'un débroussaillage de la strate arbustive de la ripisylve, cette mesure étant présentée comme une mesure de restauration.

La mesure est modifiée comme suit :

DEBROUSSAILLAGE DES FRICHES ARBUSTIVES le long du Muhlbach

Sur les secteurs de friches arbustives le long du Muhlbach, un débroussaillage peut être effectué.

Il s'agira donc de débroussailler la strate arbustive pour permettre une ouverture plus importante du milieu. Afin de tenir compte des périodes de sensibilité des reptiles, le débroussaillage devra avoir lieu au début du printemps avant la période de reproduction, ou à l'automne après la période de reproduction et avant celle d'hibernation.

Cette mesure ne s'appliquera qu'aux secteurs de friches arbustives et non aux secteurs de ripisylves déjà existantes.

La restauration de ripisylve peut se faire tout le long du ruisseau puisque la ripisylve n'est pas continue. Les secteurs de friches arbustives seront replantés en espèces arborescentes de ripisylves.

LOT 2 (Parcelles 367 et 368) : friches prairiales = 3 ha

Cette entité représente une partie importante de la réponse compensatoire. L'objectif est de convertir les parcelles en prairie de fauche. La question de l'équivalence écologique ne se pose pas ici puisque correspondant aux milieux impactés mais la question de la plus-value est très sérieusement remise en question. Ces parcelles, comme on peut le voir sur les orthophotos, sont déjà fauchées, ceci étant confirmé par les cartographies des habitats réalisées dans le cadre de l'ABC d'Ottmarsheim. Il s'agit de prairies mésophiles avec des éléments de friche. Aussi, la mesure visant à poursuivre à priori ce qui est déjà fait (à savoir une fauche annuelle) n'apporte aucun gain écologique !

Les friches prairiales présentent déjà une végétation assez diversifiée mais sont colonisées par des espèces rudérales et exotiques. La mise en place d'une fauche tardive permettra de limiter l'expansion de ces espèces.

Une unique fauche annuelle avec exportation permet aux espèces végétales d'accomplir pleinement leurs cycles. Celle-ci devra avoir lieu à partir de septembre.

Cette action contribuera à améliorer l'état du milieu et est donc susceptible de fournir des gains écologiques pour les habitats et la faune.

LOT 3 (PARCELLES 277, 279, 53 ET 54) : friches prairiales = environ 2 ha

Les actions visent à convertir les friches en prairie et lutter contre les EEE par la fauche. En termes d'équivalence écologique, les groupements végétaux actuels sur les parcelles concernées correspondent bien à ce qui est détruit. En revanche, les mesures de gestion peuvent éventuellement conduire à améliorer l'état de conservation des milieux en place, mais n'apportent aucune plus-value concernant les habitats d'espèces : l'habitat du Tarier pâtre détruit, n'est aucunement compensé par ces surfaces déjà favorables à l'espèce, celles-ci étant déjà occupées par des couples de Tarier pâtre, le report n'est pas possible.

Les principaux intérêts d'une prairie de fauche en comparaison à une friche herbacée sont le maintien du milieu ouvert et le contrôle du développement des espèces exotiques envahissantes (qui peuvent être la cause d'une diminution de la diversité floristique et faunistique, et notamment entomologique). Cette mesure bénéficie donc directement (préservation des milieux ouverts) et indirectement (augmentation de la ressource alimentaire) à l'avifaune des milieux semi-ouverts.

LOT 4 (PARCELLES 105 ET 107) : Fiches herbacées colonisées par les ligneux sur 0,26 ha

Pour les mêmes raisons que pour le lot 3, le gain écologique n'est pas apporté pour les espèces concernées par la dérogation. Sur ces parcelles, la gestion préconisée est une fauche annuelle tardive sans exportation !

Parcelle 318 : Friche herbacée sur 0,13 ha

Un décapage du sol sur 30 cm est prévu sur les zones à Solidage puis un semis d'une prairie après travail du sol. Cette mesure est présentée comme une création de prairie. L'itinéraire technique lourd ne nous paraît pas adapté et pour les mêmes raisons que précédemment la plus-value est discutable pour les espèces visées.

Parcelle 336 : Friche herbacée sur 2,1 ha

La création d'un complexe de prairies, haies et bocages est prévue par plantation de haies et gestion des friches par la fauche. Même remarque que précédemment.

Parcelles 105 et 107 :

Une unique fauche annuelle avec exportation permet aux espèces végétales d'accomplir pleinement leurs cycles. Celle-ci devra avoir lieu à partir de septembre.

Les friches herbacées de ce lot sont colonisées par des ligneux. Si ces friches restent non entretenues et qu'aucune action n'est réalisée, cela entraînera la fermeture du milieu. Le fait de transitionner ces milieux en prairie de fauche permet le maintien d'un milieu ouvert, tout en améliorant l'état de conservation, et favorise ainsi l'avifaune des milieux semi-ouverts sur le moyen et long terme. Par exemple, le Bruant proyer est présent sur les zones de projet et ne fréquente pas les milieux encombrés et fermés.

De plus, comme pour le lot 3, la gestion du lot 4 permet l'amélioration de l'état de conservation des milieux, favorisant donc les espèces du cortège de l'avifaune des milieux semi-ouverts.

Parcelle 318 :

Concernant les mesures de gestion du Solidage :

Les densités de Solidage sont très importantes. Aucune autre espèce ne se développe sur ces espaces. Un simple débroussaillage est donc insuffisant pour espérer une restauration des milieux.

Le décapage est remplacé par une mesure d'étrépage moins destructurante pour les sols. L'étrépage sera réalisé sur les 15 premiers centimètres du sol. Les précautions à prendre sont similaires à celles du décapage :

« Les déchets végétaux seront disposés manuellement sur une bâche au fur-et-à-mesure de l'arrachage. Cette mesure sert à éviter le risque de contamination du sol. Il est aussi possible de les entreposer dans des sacs étanches évitant ainsi leur dispersion par le vent. Ensuite, la terre issue de ces décapages sera envoyée vers un centre de traitement spécialisé (filiales de compostage adaptées à l'accueil d'espèces exotiques envahissantes). L'option du traitement en filière spécialisée est la plus efficace pour éviter le développement

Mémoire en réponse à l'avis du CSRPN

des EEE : cela peut être un site de stockage ou d'incinération mais aussi un site de compostage ou de méthanisation (attention à s'assurer que la structure accepte bien ce type de déchets). »

Concernant les mesures de transition des parcelles vers une prairie de fauche

Modification de la mesure comme suit :

Cette action concerne les friches herbacées colonisées par le Solidage et le Sainfoin d'Espagne. La mise en place de **fauches régulières** permettra de limiter l'expansion de ces espèces.

Pendant les 5 premières années : deux fauches avec exportation par an seront réalisées en fin mai et mi-août. Cette gestion permettra d'affaiblir les EEE encore présentés et de favoriser les espèces prairiales.

Au bout de 5 ans, une fauche tardive à partir du 15 juillet pourra être réalisée. Sur les secteurs encore concernés par les exotiques envahissantes, on pourra maintenir un rythme de 2 fauches par an.

Parcelle 336 :

Concernant les mesures de transition des parcelles vers une prairie de fauche

Modification de la mesure comme suit :

Cette action concerne les friches herbacées colonisées par le Solidage et le Sainfoin d'Espagne. La mise en place de **fauches régulières** permettra de limiter l'expansion de ces espèces.

Pendant les 5 premières années : deux fauches avec exportation par an seront réalisées en fin mai et mi-août. Cette gestion permettra d'affaiblir les EEE encore présentes et de favoriser les espèces prairiales.

Au bout de 5 ans, une fauche tardive à partir du 15 juillet pourra être réalisée. Sur les secteurs encore concernés par les exotiques envahissantes, on pourra maintenir un rythme de 2 fauches par an.

La mise en place d'une prairie, d'un bocage et de haies profite à l'avifaune des milieux semi-ouverts, qui a besoin d'éléments boisés et ligneux pour la nidification ou comme perchoir de chasse, et de milieux ouverts pour l'alimentation. La gestion proposée permet de rendre l'habitat favorable à ce cortège d'espèces.

En conclusion, il apparaît que les milieux concernés par la réponse compensatoire présentent déjà une biodiversité préservée au moins sur les compartiments de la faune visés par la demande de dérogation.

Les espèces dont l'habitat est détruit sont déjà partiellement présentes sur les sites concernés, aussi le report est très limité. Ainsi, on peut parler de perte sèche ou perte nette de biodiversité, les pertes étant nullement compensées par les gains supposés sur les parcelles compensatoires.

La gestion des milieux concernés par la compensation favorise l'avifaune des milieux semi-ouverts en maintenant un habitat favorable à ce cortège sur le long terme et en améliorant la qualité écologique des sites (augmentation des ressources).

Enfin, concernant le suivi des sites compensatoires, un suivi écologique est prévu sur le site et sur les parcelles compensatoires. Autant la durée de suivi sur 30 ans est adaptée, autant le suivi écologique avec un unique passage annuel est largement sous-dimensionné. En outre, le suivi ne prévoit pas de s'intéresser aux insectes, or il est évident que l'impact en termes de perte d'habitat est important, notamment pour certains papillons de jour patrimoniaux.

Deux passages annuels sont proposés par année de suivi, par exemple pour les mammifères :

Mémoire en réponse à l'avis du CSRPN

« Deux passages seront réalisés : le premier durant le printemps (juin) et le second en période estivale (août). »

L'entomofaune n'est pas directement mentionnée mais le suivi écologique intègre le suivi de tous les taxons, y compris la flore et les EEE. Le suivi doit également intégrer le suivi des mesures de compensation et de transplantation de l'Orchidée.

ANNEXE 9

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

068-20066009-20240415-2335C-2024-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 23/04/2024

Publication : 23/04/2024

CERTIFIÉ CONFORME Acte exécutoire le 23 avril 2024 Le Président



**COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION**
Sous la présidence de Fabian JORDAN
Président

Préfecture du Haut-Rhin

25 AVR. 2024

Bureau des Enquêtes Publiques
et Installations Classées

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION**
Séance du 15 avril 2024

78 élus présents (104 en exercice, 14 procurations)

M. Jean-Luc SCHILDKNECHT est désigné secrétaire de séance.

**PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERMINAL SUD DU PORT D'OTTMARSHEIM
- AVIS SUR PROJET (532/1.4/2335C)**

Conformément à l'article R.181-38 du Code de l'Environnement, Mulhouse Alsace Agglomération est amenée à se prononcer sur la demande d'Autorisation Environnementale relative à l'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim.

Ce projet fait par ailleurs l'objet d'un permis d'aménager et d'une procédure de déclaration de projet pour ajuster le PLU.

Il a de ce fait l'objet de 3 délibérations du Conseil d'Agglomération de m2A :

- le 31 janvier 2022 pour enclencher la procédure de déclaration de projet ;
- le 30 janvier 2023 pour définir les modalités de concertation préalable ;
- le 16 octobre 2023 pour tirer le bilan de la concertation.

L'enquête publique unique afférente aux 3 procédures (autorisation environnementale, déclaration de projet et permis d'aménager) se déroule du 2 avril au 3 mai.

La demande d'autorisation environnementale porte quant à elle, à la fois sur l'évaluation environnementale d'une opération supérieure à 10 ha, la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (rejets et impacts sur le milieu aquatique), la demande de dérogation d'interdiction de destruction d'espèces protégées et l'évaluation d'incidences Natura 2000.

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

Opération d'aménagement et choix du site

Le projet d'aménagement du terminal sud du port comprend :

- la réalisation d'un giratoire sur la rue du Jura avec deux entrées vers les deux parcelles amodiées ;
- la réalisation d'un appontement par ducs d'albe (9) ;
- la réalisation d'un quai Ro-Ro de 260 m sur le terminal 2 ;
- la réalisation d'un portique à containers ;
- la réalisation d'un faisceau ferroviaire en complément de celui existant bord à quai de manière à pouvoir transborder directement des containers de navires sur des trains et inversement.

Les deux parcelles issues de l'aménagement du site sont destinées pour l'une à accueillir un lot portuaire et pour l'autre un lot industriel.

Le lot portuaire, à l'Est, d'une superficie d'environ 10 ha, disposera du bord à quai. Il sera destiné à un opérateur de terminal container. Il s'agit d'un entrepôt logistique de grande capacité (environ 40 000 m² envisagé), desservi par une voie ferrée interne, situé directement sur un terminal ferroviaire et fluvial avec une capacité de stockage de conteneurs pleins et vides d'environ 40 000 m². L'arrivée des marchandises se fera essentiellement via la voie ferrée. Après conteneurisation ; le départ se fera directement sur le site via la voie ferrée ou la voie fluviale. Il sera connecté au port existant via le chemin de halage du canal.

Le lot industriel, à l'Ouest, sera destiné à une installation industrielle. L'activité envisagée est une scierie industrielle avec 7 ha minimum pour le bâtiment et 1 ha pour le stockage de grumes : cette scierie permettra une valorisation directement sur le site (sciage, fabrication de produits « prêt à l'emploi ») du bois de hêtre (présence importante dans un rayon de 150 km et seule essence traitée dans cette nouvelle installation). Cette activité sera desservie directement par le terminal ferroviaire et en lien avec le terminal portuaire pour ses flux de matières.

Cette vocation est conforme à celle inscrite dans les différents documents d'urbanisme s'agissant tant du SCOT de 2007 que celui révisé en 2019, ou du PLU d'Ottmarsheim, qui a été approuvé en 2019.

Son aménagement est compatible avec les surfaces d'extension prévues au SCOT pour les « ports de Mulhouse-Rhin », et qui s'élèvent à 42 ha et à 43 ha en densification. A noter que les superficies d'extension inscrites dans le SCOT se situent déjà, par anticipation, dans la dynamique de réduction de moitié de la consommation foncière prévue dans le contexte du « Zéro Artificialisation Nette » à l'échelle de l'agglomération pour les décennies à venir.

Le projet de terminal portuaire, est positionné sur une zone de friche occupée jusque dans les années 1990 par les logements dits de la « Gare 9 » se place dans la continuité de l'aménagement de la zone industrielle de la bande rhénane.

Il bénéficie d'une desserte multimodale qui en font un site unique : desserte routière par la RD 52 et par l'autoroute A36 sans traversée de zone résidentielle ; une connexion ferroviaire depuis la voie ferrée Mulhouse-Chalampé et surtout un positionnement bord à quai. Le site en lui-même est adjacent d'autres activités, Armbruster Frères SA, Holcim et Géodis.

Conformément aux exigences des études d'impact, le dossier présente l'examen des sites alternatifs à vocation industrielle sur m2A, présentant des caractéristiques et une superficie significative, qui seraient théoriquement susceptibles d'accueillir le terminal portuaire. Parmi les sites alternatifs initialement envisageables, aucun ne présente toutes les caractéristiques requises.

L'intérêt général

L'objectif national de réduction des émissions de CO2 nécessite dans le secteur des transports une augmentation de la part modale des modes non routiers et non aériens.

La décarbonation du transport des marchandises est reconnue comme indispensable. Les modes ferroviaires et fluviaux, justement orientés vers les plus longues distances présentent donc des avantages environnementaux très significatifs pour les vingt prochaines années.

La plate-forme multimodale d'Ottmarsheim vise à participer à la réduction de la part des poids lourds dans le transport de marchandises global, en offrant des solutions via le ferroviaire et le fluvial pour mieux combiner les différents modes de transport de marchandises.

L'installation portuaire sera complétée par l'implantation d'une scierie industrielle permettant une valorisation directe sur le site (sciage, fabrication de produits « prêt à l'emploi ») du bois de hêtre collecté dans un rayon de 150km. Cette activité permettra la création d'emplois et l'exportation de produits finis par voie ferroviaire ou fluviale.

Demande d'autorisation environnementale (DAE)

La demande d'autorisation environnementale porte sur :

- L'évaluation environnementale du projet rendue obligatoire par la création un port de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux de plus de 1350 tonnes ainsi qu'un terrain d'assiette du projet de 30 ha environ.
- Un dossier « loi sur l'eau » au titre des rejets engendrés par le site et au titre des impacts sur les milieux aquatiques par la création d'un quai dans le lit du Grand Canal d'Alsace.
- Une demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées portant principalement sur la destruction d'habitat et d'aires de reproduction de l'avifaune.

La démarche ERC (Eviter, réduire, compenser) mise en œuvre sur le projet pour prendre en compte ces enjeux se traduit par plusieurs mesures, en particulier :

- la recherche d'un site présentant les caractéristiques de multimodalité requises (cf ci-dessus) ;
- la création d'un corridor écologique au sud du projet d'une largeur de 30m faisant le lien entre le secteur agricole à l'ouest et le Canal et le Rhin à l'est ainsi que d'une marge de recul plantée entre la RD52 et les futurs bâtiments ;
- la mise en œuvre de mesures compensatoires d'environ 8 ha à proximité immédiate du site. Il s'agit de création de prairie de fauche, d'un complexe

de prairie/haies/bocage, d'hibernaculum et de gestion de friche. Il est également prévu pour la restauration et la renaturation de réhabiliter les zones rudérales, de lutter contre les plantes exotiques envahissantes, de débroussailler les friches arbustives ainsi que de restaurer les boisements mésohygrophiles.

Ces mesures feront l'objet d'un suivi sur 30 ans à la charge du pétitionnaire.

La Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE), dans son avis, 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

De son côté, le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel Grand Est (CSRPN) reconnaît l'aspect vertueux porté par le projet en termes de réduction du transport routier par un report sur le transport fluvial et ferroviaire, en ce sens, le projet est accueilli favorablement. La démonstration de l'intérêt public majeur, lui paraît de ce point de vue acceptable. Le CSRPN a cependant émis un avis défavorable en demandant :

- de compléter l'état initial notamment sur les reptiles, la flore et l'entomofaune ;
- d'explicitier la méthodologie d'évaluation des enjeux en lien avec les habitats et des mesures compensatoires ;
- d'être plus ambitieux dans les mesures compensatoires avec notamment un suivi comportant des passages en périodes favorables.

Dossier « Loi sur l'Eau »

La gestion des eaux pluviales du terminal portuaire, qui donne lieu à une autorisation « Loi sur l'Eau », prévoit un traitement des eaux pluviales des parties communes avant rejet vers le Canal. Les futurs acquéreurs des lots devront privilégier l'infiltration dans des dispositifs à ciel ouvert, dimensionnés en fonction de la perméabilité mesurée des sols et des espaces publics.

Concernant les impacts sur le milieu aquatique, l'aménagement du quai provoque une légère modification des vitesses d'écoulement. Etant donné la composition des berges du canal (paroi inclinée en béton) cette faible modification localisée de vitesse due au projet d'aménagement du quai n'a pas d'incidence sur la stabilité des berges ni sur la hauteur d'eau

Avis de m2A

En synthèse, il ressort de l'analyse du dossier de demande d'autorisation environnementale :

- **l'absence d'alternative** raisonnable sur des terrains (aménagés ou en friche) présentant des caractéristiques requises **pour l'implantation d'un terminal portuaire** ;
- **une inscription en cohérence avec la stratégie nationale de réduction des émissions des CO2 liées aux transports** ;

- une **vocation industrielle** du projet, permettant la création d'environ 180 emplois, conforme à la stratégie de développement économique de m2A et aux documents de planification qui prévoient le développement et l'implantation de ce type d'activités au sein de la zone industrielle de la bande rhénane ;
- un **intérêt général indéniable** pour le territoire du fait de cet ensemble de bénéfices environnementaux et économiques. Le PLU de la commune d'Ottmarsheim sera mis en compatibilité avec le projet à l'issue de la procédure de déclaration de projet ;
- un **raccordement court et efficace aux infrastructures** de transport existantes, route départementale, autoroute, voies ferrées et voie navigable, minimisant les nuisances pour les populations ;
- un **diagnostic** écologique et des **mesures ERC** globalement bien dimensionnés, relevés par la MRAE pouvant être améliorées en complétant le volet de mesures compensatoires via la préservation d'un corridor écologique Est-Ouest le long du canal des égouts de Mulhouse. La mise en œuvre de ce corridor sera assurée sous l'angle réglementaire par m2A dans le cadre de l'élaboration du PLUi et sera à porter de manière opérationnelle par Euro Rhein Ports via des actions de maîtrise foncière et des mesures agri-environnementales (mise en herbe, plantations de haies...) ;
- l'absence d'enjeu notable relatif à la gestion des eaux pluviales et d'impact sur le milieu aquatique anthropisé du Grand Canal d'Alsace par l'aménagement du quai.

De plus, l'implantation industrielle envisagée en sus du terminal portuaire, s'inscrit dans la stratégie de développement durable de m2A avec une production « prête à l'emploi » des produits issus de la filière bois en circuit court.

Au vu de ses éléments, après en avoir délibéré, il est proposé au Conseil d'Agglomération :

- **d'émettre un avis favorable** assorti des actions et prescriptions suivantes
 - préservation complémentaire d'un corridor écologique Est-Ouest dans le futur PLUi de m2A ;
 - mise en place de mesures compensatoires opérationnelles par Euro Rhein Ports sur ce corridor écologique.
- d'autoriser le Président ou son Représentant à adresser cet avis au Préfet.

PJ : 1 plan

Abstentions (4) : Loïc MINERY, Maëlle PAUGAM, Pascale Cléo SCHWEITZER (représentée par Joseph SIMEONI) et Joseph SIMEONI.
La délibération est adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés.

Le secrétaire de séance

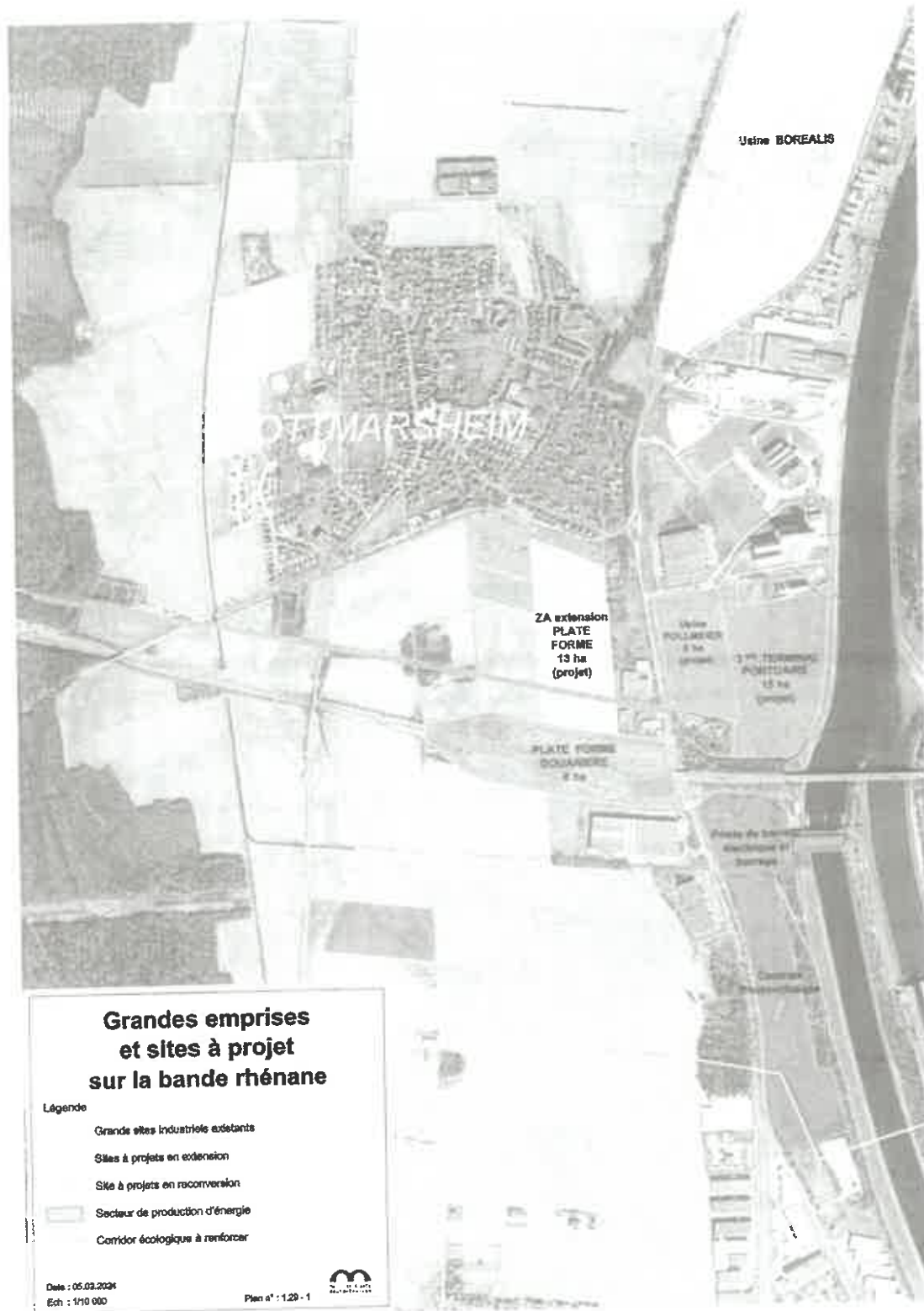


Jean-Luc SCHILDKNECHT

Le Président



Fabian JORDAN



EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
 Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

ANNEXE 10



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Jean-Marie BEHE, Maire de la commune d’Ottmarsheim,

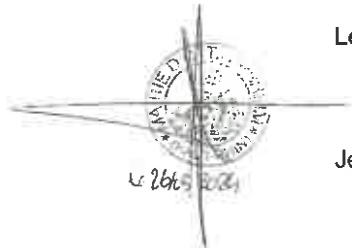
CERTIFIE

avoir affiché sur le panneau d’affichage en Mairie l’avis d’ouverture d’enquête publique unique concernant le projet d’aménagement du terminal sud du port d’Ottmarsheim le 18 mars 2024.

Fait à Ottmarsheim

Le Maire

Jean-Marie BEHE



20 rue du Général de Gaulle - 68490 OTTMARSHEIM - 03 89 26 06 42 - mairie@ottmarsheim.fr
LA COMMUNE D' OTTMARSHEIM VOUS ACCUEILLE : Du Lundi au Vendredi : de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 et le jeudi soir jusqu'à 19h00
ottmarsheim.fr

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d’autorisation environnementale, permis d’aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d’aménagement du terminal sud d’Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

ANNEXE 11

Attestation de publicité de l'enquête publique

Je soussigné Monsieur Gilbert STIMPFLIN de la Société Euro Rhein Ports certifie avoir procédé à la publicité obligatoire de l'enquête publique conformément aux articles L. 123-10 et R. 123-9 à R. 123-11 du code de l'environnement pour le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim (68) sur une surface d'environ 24 ha.

Fait à Sausheim, le 30 avril 2024 pour valoir ce que de droit,

Le Président Directeur Général

DocuSigned by:

EB12C5E9CD2740A...

Gilbert STIMPFLIN

ANNEXE 12



Hydro Est
MATEC

54 avenue Robert Schuman
68100 MULHOUSE

T +33 3 89 35 20 00 F +33 3 89
35 20 30

Mairie d'OTTMARSHEIM

20 Rue du Général de Gaulle
CS 30039
68490 OTTMARSHEIM
A l'attention de M. Eric POINSARD

Vos ref : Mr Eric POINSARD – PA 068253 23 U0001

AR/CB/HYDRO-UPE-2023-022741-01

Interlocuteur : Anne Reeb – anne.reeb@edf.fr - Sandrine PICCINELLI - sandrine.piccinelli@edf.fr

Objet : **Demande d'avis concernant une demande d'autorisation d'urbanisme**
Projet Terminal Sud -Euro Rhein Ports
Courrier en recommandé

Mulhouse, le 07 Juin 2023

Monsieur,

Par courrier du 24 avril 2023, vous sollicitiez notre avis en tant que concessionnaire hydroélectrique sur un dossier de demande d'autorisation d'urbanisme déposé par Euro Rhein Ports concernant un projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim. Ce projet porte sur la division d'une identité foncière en deux lots accompagnée par les travaux structurants suivants : couloir écologique, faisceau ferroviaire en accompagnement d'un faisceau existant, portiques à containers et réaménagement de la rue du Jura (création d'un giratoire).

Vous trouvez ci-dessous nos recommandations de principe :

- Un état des lieux contradictoire doit être réalisé préalablement à la réalisation de chaque phase du projet impactant le domaine public hydroélectrique.
- Nous demandons à être informés le plus en amont possible des différentes installations projetées sur le périmètre de la concession hydroélectrique (dimensions, caractéristiques, localisations, PK Rhin).
- Euro Rhein Ports devra assurer la sécurité des tiers. En particulier, il devra mettre en place tous les dispositifs nécessaires afin d'interdire l'accès aux personnes non autorisées et toutes les précautions devront être prises pour éviter la chute de personnes à l'eau.
- Pour permettre la surveillance et la maintenance des ouvrages hydroélectriques, une bande de 10 mètres de largeur mesurée depuis la crête du talus coté canal restera libre de toute installation. Cette bande intégrera une hauteur libre de 7 mètres. Elle devra être accessible à tout moment et sans restriction pour le personnel EDF et ses prestataires.

- Les études réalisées devront prendre en compte la présence et le mode de fonctionnement des équipements et des ouvrages hydroélectriques existants à proximité.
- EDF attire l'attention sur une variation importante du niveau aval de l'usine et des écluses d'Ottmarsheim lors de l'exploitation du bief ; cette variation de niveau pouvant atteindre plus de 2 mètres.
- La réalisation de tranchées dans le cadre de la pose de réseaux ne devra pas excéder 1 mètre de profondeur. Si pour des raisons techniques, des profondeurs supérieures à 1 mètre sont requises, l'impact des travaux et les mesures conservatoires associées devront faire l'objet d'études spécifiques préalables.
- La mise en place ou le retrait éventuel d'éléments (ducs d'Albe par exemple) impactant les dispositifs d'étanchéité des digues devront faire l'objet d'une instruction intégrant les études de stabilité et les modes opératoires de mise en œuvre.
- Les études préalables doivent être réalisées par un bureau d'étude agréé (selon l'Arrêté du 12 février 2019 portant agrément d'organismes intervenant pour la sécurité des ouvrages hydrauliques) et devront être transmises à EDF pour analyse et vérification avant dépôt du dossier d'exécution conformément aux dispositions de l'article R.521-40 du Code de l'Energie. Les délais de traitement de ce type de dossier doivent être anticipés par Euro Rhein Port. Ces études devront mettre en évidence les impacts des ouvrages envisagés sur les équipements et les ouvrages hydroélectriques déjà en place.
- Le bureau d'études agréé désigné par Euro Rhein Ports pour établir le dossier d'exécution des installations situées sur le domaine hydroélectrique devra également être mandaté pour en effectuer la conception et le suivi des travaux.
- Concernant la conception du quai, l'avis d'EDF sera sollicité par Euro Rhein Ports le plus tôt possible (choix de la solution technique et des dispositions constructives, traitement de la jonction entre les extrémités du quai et la section courante du masque en béton, impact sur les ouvrages hydroélectriques en phase de construction et d'exploitation...) de manière à ce que les éventuelles recommandations puissent être prises en compte à temps. Une attente technique forte sera que le quai nouvellement créé soit en capacité d'assurer l'étanchéité des berges en lieu et place du revêtement existant constitué de dalles béton (comme on ne pourra sans doute plus y accéder), et que la solution technique retenue soit réversible et permette un retour à l'état initial en toute sûreté à la fin de l'exploitation de ce quai.
- Pour des raisons de sûreté associées à l'exploitation des aménagements du Rhin, les profils des terrains existants devront être maintenus. Toute modification des profils existants (en déblais comme en remblais) devra être intégrée aux études préalables réalisées par le bureau d'études agréé désigné par Euro Rhein Ports. En particulier, toutes les précautions devront être prises pour ne pas endommager le masque d'étanchéité amont.
- Les actions de surveillance (examens visuels et relevés des piézomètres), d'entretien et de maintenance des ouvrages hydroélectriques ne devront pas être gênées par l'implantation et/ou l'exploitation des voies ferrées et des portiques de manutention des conteneurs. Le personnel, les véhicules et les engins devront pouvoir circuler à tout moment et en toute sécurité pour effectuer les actions précitées,

- Un nombre suffisant des piézomètres supplémentaires devra être proposé et mis en œuvre par Euro Rhein Ports le long des berges du Grand Canal d'Alsace afin de détecter une dégradation éventuelle de l'étanchéité du revêtement existant constitué de dalles béton.
- La réalisation d'opérations de déblais reste également soumise à l'établissement d'une déclaration de projet de travaux (DT) et l'établissement d'une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) par Euro Rhein Ports et/ou ses prestataires, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. Nous signalons la présence de câbles d'exploitation des aménagements d'Ottmarsheim et de Fessenheim dans le chemin sur la berge.
- Euro Rhein Ports devra prendre en charge l'entretien de la digue rive gauche du Grand Canal d'Alsace a minima sur 20 mètres en amont et 20 mètres en aval de chacun des ouvrages en place ou à implanter, de la crête de berge au plafond du grand canal, tous les parements concernés, quelle que soit leur nature (dalles, maçonnerie ou enrochements), étant pris pour leur totalité.
- A l'issue de la période d'exploitation, l'ensemble des installations d'Euro Rhein Port seront retirées. Les ouvrages et dépendances immobilières des concessions hydroélectriques seront restitués dans un état identique à celui existant avant le projet d'aménagement. Les frais associés aux opérations de remise en état sont à la charge unique d'Euro Rhein Ports. Dans ce contexte, des constats contradictoires seront établis afin de statuer sur l'état des ouvrages au début ainsi qu'à la fin de la période de la concession portuaire.

Restant à votre disposition pour tout échange, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de nos salutations distinguées.

Régis THEVENET
Directeur Concession, Environnement et Relations Territoriales



Copie : DREAL Grand Est (F Fevar) MATEM (O Strich) , MPL GU Ke/Ott et Fees/Vog (Y. Beïhadj et T Grappe)

ANNEXE 13



Hydro Est
Mission Appui Territoires Environnement Concessions

54 avenue Robert Schuman
68100 MULHOUSE

T +33 3 89 35 20 00
F +33 3 89 35 20 90

Mairie d'Ottmarsheim
20 rue du Général de Gaulle
68490 OTTMARSHEIM

A l'attention de Monsieur Francis KOLB,
Commissaire Enquêteur.

Lettre en Recommandé avec Accusé de Réception.

Vos références
Nbre de documents
Nom de l'expéditeur
Objet

AR/SP/NM HYDRO-UPE-2024-000833-01
Anne REEB – anne.reeb@edf.fr / Sandrine PICCINELLI – sandrine.piccinelli@edf.fr
Chute de Fessenheim - Enquête Publique : Projet d'Aménagement Terminal Sud Port d'Ottmarsheim

Mulhouse le 3 Mai 2024

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Electricité de France exploite sur le Rhin la concession hydroélectrique de Fessenheim en vertu du décret du 25/09/1959. Cette mission de concessionnaire comprend la production d'énergie électrique et la gestion des écluses de navigation.

C'est dans ce cadre qu'EDF Hydro Est vous adresse ses remarques à l'occasion de l'enquête publique relative au projet d'aménagement du Terminal Sud du Port d'Ottmarsheim par la société Euro Rhein Ports.

Nous nous permettons tout d'abord de vous transmettre en pièce jointe, une copie du courrier adressé à la Mairie d'Ottmarsheim le 07/06/2023, en réponse à leur sollicitation dans le cadre de la demande d'autorisation d'urbanisme déposée par la société Euro Rhein Ports. Ce courrier, dont une copie a été adressée au Chef de Pôle Rhin et Systèmes Connexes de la DREAL, faisait part de nos préconisations dans le cadre des travaux structurants (couloir écologique, faisceau ferroviaire en accompagnement d'un faisceau existant, portiques à containers et réaménagement de la rue du Jura (création d'un giratoire)) de ce projet.

D'autre part, afin de mettre en compatibilité son Plan Local d'Urbanisme avec ledit projet, la Commune d'Ottmarsheim a apporté de légères modifications au zonage du secteur concerné. De ce fait, nous sollicitons l'ajout au sein du règlement des zones N et UE, d'une disposition autorisant « ... les constructions et installations nécessaires à la prévention des risques, à l'exploitation et la maintenance d'ouvrages de production ou de transport d'énergie ou de navigation... ».

En effet, dans ce secteur, EDF en tant que concessionnaire hydroélectrique se doit de veiller non seulement à la production d'énergie hydroélectrique mais aussi à l'éclusage des bateaux. Nous avons dans ce contexte une mission de surveillance et d'entretien des berges du Grand Canal d'Alsace. Dans ces conditions, il est nécessaire que les documents d'urbanisme s'appliquant aux secteurs concernés garantissent l'occupation des sols nécessaire à l'entretien, la sécurité, l'amélioration, le renouvellement des ouvrages hydroélectriques, ainsi que toutes opérations liées à la production ou au transport d'énergie, à la gestion de la navigation et à la sûreté des ouvrages (surveillance, entretien et maintenance des berges du Grand Canal d'Alsace).

www.edf.com

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

D'autre part, nous nous permettons de vous préciser que l'article 38 du Contrat de Délégation de Service Public portant sur les Ports du Sud Alsace signé le 29/06/2021 entre le Syndicat Mixte pour la Gestion des Ports du Sud Alsace (le délégant) et la société Euro Rhein Ports (le délégataire), cite les engagements pris par l'Etat auprès d'EDF au titre des décrets du 09/11/1956 (concedant la chute d'Ottmarsheim) et du 17/06/2009 (relatif à l'aménagement et à l'exploitation de la chute de Kembs) et souligne le respect par le délégataire de ces engagements.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire que vous souhaiteriez obtenir et vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations distinguées.



Régis THEVENET

Directeur Concessions, Environnement et Relations Territoriales

Pf annoncées

Copies : DREAL (Florent FEVER) - MATEM (O. STRICH et M. HOERTH) – MPL GU de Fessenheim / Vogelgrun (T. GRAPPE)
et de Kembs / Ottmarsheim (Y. BELHADJ-KHALIFA)

ANNEXE 14



COMMUNE D'OTTMARSHHEIM

Extrait du Procès-Verbal des délibérations du 17 avril 2024

Nombre de conseillers élus : 19 **Sous la présidence de Monsieur Jean-Marie BEHE, Maire,**

Conseillers en fonction : 19 **Sont présents à la séance :**

Conseillers présents : 13 **Les Adjointes au Maire :**
Rachel MEYER-ROCHE, 2^{ème} adjointe, Jeannot KIHLI, 3^{ème} adjoint, Francesca MUFF BICHON, 4^{ème} adjointe, Olivier FALLECKER, 5^{ème} Adjoint
Les Conseillers municipaux délégués :
Sylvie RUIS
Les conseillers municipaux :
Véronique BERNOLIN, Raymond PILOT, Ingrid NAVILIAT, Julie DUBOIS, Marie-Christine DOJAT, Alexandre SCHLOSSER, Yves SCHMITT.

Formant la majorité des membres en exercice.

Les absents excusés avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L.2121-20 du Code général des Collectivités Territoriales :

Frédéric EHRET a donné procuration à Olivier FALLECKER
Daniel FERRAGU a donné procuration à Raymond PILOT
Sébastien MARRON a donné procuration à Jean-Marie BEHE

Les absents non excusés sans pouvoir :

NEANT

Les absents excusés sans pouvoir :

Catherine BOURI, Mario MULLER, Alain WADEL

Assistent en outre à la séance :

Alexandre CRUSSON, D.G.S. itinérant M2A,
Francine STIEGLER, Rédacteur.

Accusé de réception en préfecture
068-216802536-20240417 2024_04-17 D4 D1
Date de réception préfecture : 19/04/2024

**Délibération N°4 : Approbation du dossier de demande d'autorisation environnementale
– Projet d'aménagement d'un terminal sud au port d'Ottmarsheim**

Monsieur le Maire présente le point N°4

I. EXPOSE DES MOTIFS

La société Euro Rhein Ports a pour projet l'aménagement d'un terminal sud au port d'Ottmarsheim sur une surface d'environ 24 hectares, qui correspond à un lot portuaire, un lot industriel et aux infrastructures du site. A cet effet, elle a déposé une demande d'autorisation environnementale et une demande de permis d'aménager. Ce projet nécessitant l'ajustement du document d'urbanisme d'Ottmarsheim, le conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » a prescrit le lancement de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la commune par délibération du 31 janvier 2022.

Par arrêté préfectoral du 07 mars 2024, une enquête publique unique est prescrite du 02 avril au 03 mai 2024. Elle porte conjointement sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, le permis d'aménager du projet et la demande d'autorisation environnementale.

Après avoir satisfait aux questions, le Conseil Municipal passe au vote.

Le Conseil municipal,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité,

- **DONNE** un avis favorable concernant :
 - la mise en compatibilité du P.L.U.,
 - le permis d'aménager du projet,
 - et la demande d'autorisation environnementale,


- **AUTORISE** Monsieur le Maire à signer tous les documents nécessaires à l'exécution de la présente proposition.

Vu la publication le 18 avril 2024

Ottmarsheim, le 18 avril 2024

Le secrétaire de séance

Francine STIEGLER

POUR EXTRAIT CONFORME,
 Maire
Jean-Marie BEHE
00253076200417 2024-04 17 D4 DP
de réception préfecture 18/04/2024

ANNEXE 15

Article 38. Respect des engagements pris auprès d'Electricité de France (EDF) pour le Port d'Ottmarsheim

Le Délégué reconnaît avoir été informé par le Déléguant et avoir entière connaissance des engagements pris par l'Etat auprès d'Electricité de France (EDF) au titre du décret du 9 septembre 1956 concédant la chute d'Ottmarsheim (Annexe 20) et du décret n°2009-721 du 17 juin 2009 relatif à l'aménagement et à l'exploitation de la chute de Kembs dans le département du Haut-Rhin (Annexe 21).

Etant donné que l'activité portuaire peut avoir un impact sur les engagements ci-dessus visés, notamment en termes d'exploitation, libre accès d'EDF aux périmètres qui lui ont été concédés, mais également en termes de travaux ou d'occupation domaniale, le Délégué s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires pour garantir EDF contre tout dommage à la concession de force hydraulique né de l'activité du Délégué.

Le Délégué donnera un droit de passage permanent à EDF ou à ses ayants-droits dans la bande des vingt (20) mètres à partir de la crête de berge (superposition de gestion), sous réserve du respect des conditions d'accès et des règles de sécurité applicables telles qu'elles résultent notamment du règlement d'exploitation figurant à l'Annexe 32. En cas de manquement à ces règles, le Délégué ne pourra voir sa responsabilité recherchée.

Le Délégué rapportera sans délai au Déléguant toute difficulté liée au respect de ces engagements.

Le Délégué ne pourra ni s'exonérer de ces obligations au titre de la présente Convention ni élever une quelconque réclamation ou demander une compensation de quel que type que ce soit dans ce cadre.

ANNEXE16

DNA

Justificatif de Parution

N° d'annonce: DNA-405589600

Nous soussignés, Les Dernières Nouvelles d'Alsace représenté par son directeur général, Laurent COURONNE, déclarons avoir publié le texte intégral d'annonce légale ci-dessous :

Date de mise en ligne : 15/03/2024

Support de parution : Dernières Nouvelles d'Alsace

Département de parution : Haut-Rhin

PREFET DU HAUT-RHIN

Service de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial
Bureau des enquêtes publiques et installations classées

Avis d'ouverture d'enquête publique

Projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim (68) sur une surface d'environ 24 ha

La société Euro Rhein Ports est le maître d'ouvrage des demandes d'autorisation environnementale et de permis d'aménager. Des informations sur ces dossiers peuvent être sollicitées auprès de la société Euro Rhein Ports : 8 avenue Konrad Adenauer 68390 SAUSHEIM M Kevin PICARDI 03/89/6671/02, k.picardi@euro-rheinports.fr

La communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » est le maître d'ouvrage de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU. Des informations sur ce dossier peuvent être sollicitées auprès de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » : 3 avenue Konrad Adenauer 68390 SAUSHEIM Mme Anne COLLANGE 03/89/77/97/41 anne.collange@mulhousc-alsace.fr

Le public peut présenter pendant toute la durée de l'enquête ses observations et propositions sur le projet soumis à enquête publique selon les modalités définies ci-dessous :

- par correspondance adressée au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Mairie d'Ottmarsheim - à l'attention de M. Francis KOLB, commissaire enquêteur 20 rue du Général de Gaulle 68480 OTTMARSHHEIM ;
- sur le registre d'enquête disponible à la mairie d'Ottmarsheim aux jours et heures habituelles d'ouverture au public de la mairie ;
- par mail à l'adresse suivante : preal-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr en précisant dans le mail : « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ;
- directement auprès du commissaire enquêteur, notamment s'il ou si elle, lors de ses permanences ou au bureau à la mairie d'Ottmarsheim aux dates et heures indiquées :

le mardi 3 avril 2024 de 10h00 à 12h00
le jeudi 18 avril 2024 de 14h00 à 16h00
le vendredi 3 mai 2024 de 14h00 à 17h00

En application des dispositions des articles L.123-7 du code de l'environnement et R.124-29 du code de l'urbanisme, le dossier d'enquête publique est transmis aux autorités allemandes (Regierungspräsidium de Fribourg).

À l'issue de l'enquête, les services intéressés pourront consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur à la préfecture du Haut-Rhin, 7 rue Brul à Colmar (bureau des enquêtes publiques et installations classées), sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante : www.haut-rhin.gouv.fr/Accueil/Enquetes-publiques/Rapport-et-conclusions-du-commissaire-enqueteur

rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » sera en ligne de la mairie d'Ottmarsheim. Ces éléments sont mis à disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de l'enquête publique sont l'approbation par le conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Ottmarsheim ; une autorisation environnementale délivrée par le préfet du Haut-Rhin, assortie du respect de prescriptions, ou un refus ; un permis d'aménager délivré par le maire d'Ottmarsheim ou un refus de permis.

Lien de l'annonce : <https://www.eurolegales.com/Annonce/Information/Haut->

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

Enquête publique

PREFET DU HAUT-RHIN

Service de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial
Bureau des enquêtes publiques et installations classées

Avis d'ouverture d'enquête publique

Projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim (68) sur une surface d'environ 24 ha

Le Préfet du Haut-Rhin communique :
La société Euro Rhein Ports, dont le siège social est 9 avenue Konrad Adenauer - 68390 SAUSHEIM, a déposé une demande d'autorisation environnementale et une demande de permis d'aménager en vue de la création d'un troisième terminal portuaire sur le site portuaire d'Ottmarsheim. Ce projet nécessitant l'ajustement du document d'urbanisme d'Ottmarsheim, le conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » a prescrit le lancement de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la commune par délibération du 31 janvier 2024.
L'arrêté préfectoral du 7 mars 2024 a prescrit qu'une enquête publique unique, portant sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim, sur la demande d'autorisation environnementale et sur le permis d'aménager, est ouverte dans la commune d'OTTMARSHEIM du 2 avril au 3 mai 2024 inclus en vue de recueillir les observations du public.

Est désigné en qualité de commissaire enquêteur, M. Francis KOLB, ingénieur principal territorial retraité.
Le dossier d'enquête publique, dans lequel figurent notamment une étude d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale, peut être consulté par le public pendant toute la durée de l'enquête selon les modalités suivantes :

- auprès de la mairie d'Ottmarsheim, sur support papier et sur un poste informatique, aux jours et heures d'ouverture habituels au public ainsi que lors des permanences assurées par le commissaire enquêteur ;
- sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante : www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Dossiers-Enquetes-publiques rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ;
- sur un poste informatique disponible à la préfecture du Haut-Rhin (7 rue Brust à Colmar) du lundi au vendredi de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00, sous réserve d'une prise de rendez-vous préalable par téléphone (03.89.29.22.22) ou par mail (pref-bepic@haut-rhin.gouv.fr).

La société Euro Rhein Ports est le maître d'ouvrage des demandes d'autorisation environnementale et de permis d'aménager. Des informations sur ces dossiers peuvent être sollicitées auprès de la société Euro Rhein Ports - 9 avenue Konrad Adenauer - 68390 SAUSHEIM - M. Kevin PICART - 03/89/66/71/02. k.picart@eurorheinports.fr

La communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » est le maître d'ouvrage de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU. Des informations sur ce dossier peuvent être sollicitées auprès de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » - 9 avenue Konrad Adenauer - 68390 SAUSHEIM - Mme Ailène COLLAINÉ - 03/69/77/67/41. ailene.collaine@mulhouse-alsace.fr

Le public peut présenter pendant toute la durée de l'enquête ses observations et propositions sur le projet soumis à enquête publique selon les modalités définies ci-après :

- par correspondance adressée au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Mairie d'Ottmarsheim - A l'attention de M. Francis KOLB, commissaire enquêteur - 20 rue du Général de Gaulle - 68490 OTTMARSHEIM ;
- sur le registre d'enquête disponible à la mairie d'Ottmarsheim aux jours et heures habituels d'ouverture au public de la mairie ;
- par mail à l'adresse suivante : pref-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr en précisant dans le mail « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ;
- directement auprès du commissaire enquêteur, oralement et/ou par écrit, lors de ses permanences qui se tiennent à la mairie d'Ottmarsheim aux dates et heures suivantes :

- le mardi 2 avril 2024 de 10h30 à 12h00 ;
- le jeudi 18 avril 2024 de 14h00 à 16h00 ;
- le vendredi 3 mai 2024 de 14h00 à 17h00.

TTA 27 - V1

En application des dispositions des articles L.123-7 du code de l'environnement et R.104-26 du code de l'urbanisme, le dossier d'enquête publique est transmis aux autorités allemandes (Regierungspräsidium de Fribourg).

A l'issue de l'enquête, les personnes intéressées peuvent consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur à la préfecture du Haut-Rhin, 7 rue Brust à Colmar (bureau des enquêtes publiques et installations classées), sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante : www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Rapport-et-conclusions-du-commissaire-enqueteur rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ainsi qu'auprès de la mairie d'Ottmarsheim. Ces éléments sont mis à disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de l'enquête publique sont :
- l'approbation par le conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Ottmarsheim ;
- une autorisation environnementale délivrée par le préfet du Haut-Rhin, assortie du respect de prescriptions, ou un refus ;
- un permis d'aménager délivré par le maire d'Ottmarsheim ou un refus de permis.

483569000

JOURNAL L'ALSACE

15.03.2024

Enquête publique

PREFET DU HAUT-RHIN

Service de la coordination des politiques publiques et de
l'appui territorial
Bureau des enquêtes publiques et installations classées

Avis d'ouverture d'enquête publique

Projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim (68) sur une surface d'environ 24 ha

Le Préfet du Haut-Rhin communique :

La société Euro Rhein Ports, dont le siège social est 9 avenue Konrad Adenauer - 68390 SAUSHEIM, a déposé une demande d'autorisation environnementale et une demande de permis d'aménager en vue de la création d'un troisième terminal portuaire sur le site portuaire d'Ottmarsheim. Ce projet nécessitant l'ajustement du document d'urbanisme d'Ottmarsheim, le conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » a prescrit le lancement de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la commune par délibération du 31 Janvier 2022.

L'arrêté préfectoral du 7 mars 2024 a prescrit qu'une enquête publique unique, portant sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim, sur la demande d'autorisation environnementale et sur le permis d'aménager, est ouverte dans la commune d'OTTMARSHEIM du 2 avril au 3 mai 2024 inclus en vue de recueillir les observations du public.

Est désigné en qualité de commissaire enquêteur : M. Francis KOLB, ingénieur principal territorial retraité.

Le dossier d'enquête publique, dans lequel figurent notamment une étude d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale, peut être consulté par le public pendant toute la durée de l'enquête selon les modalités suivantes :

- auprès de la mairie d'Ottmarsheim, sur support papier et sur un poste informatique, aux jours et heures d'ouverture habituels au public ainsi que lors des permanences assurées par le commissaire enquêteur ;

- sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante :

www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Dossiers-Enquetes-publiques

rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ;

- sur un poste informatique disponible à la préfecture du Haut-Rhin (7 rue Bruat à Colmar) du lundi au vendredi de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00, sous réserve d'une prise de rendez-vous préalable par téléphone (03.89.29.22.22) ou par mail service-public@haut-rhin.gouv.fr ;

Le maître d'ouvrage des demandes d'autorisation environnementale et de permis d'aménager. Des informations sur ces dossiers peuvent être sollicitées auprès de la société Euro Rhein Ports - 9 avenue Konrad Adenauer - 68390 SAUSHEIM - M. Kevin PICART - 03/89/66/71/02, k.picart@eurorheinports.fr

La communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » est le maître d'ouvrage de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU. Des informations sur ce dossier peuvent être sollicitées auprès de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » - 9 avenue Konrad Adenauer - 68390 SAUSHEIM - Mme Ailine COLLAINÉ - 03-89/77/67 41, ailine.collaine@mulhouse-alsace.fr

Le public peut présenter pendant toute la durée de l'enquête ses observations et propositions sur le projet soumis à enquête publique selon les modalités définies ci-après :

- par correspondance adressée au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Mairie d'Ottmarsheim - A l'attention de M. Francis KOLB, commissaire enquêteur - 20 rue du Général de Gaulle - 68490 OTTMARSHEIM ;

- sur le registre d'enquête disponible à la mairie d'Ottmarsheim aux jours et heures habituels d'ouverture au public de la mairie ;

- par mail à l'adresse suivante : pref-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr

en précisant dans le mail « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ;

- directement auprès du commissaire enquêteur, oralement et/ou par écrit, lors de ses permanences qui se tiennent à la mairie d'Ottmarsheim aux dates et heures suivantes :

- le mardi 2 avril 2024 de 10h30 à 12h00 ;

- le jeudi 18 avril 2024 de 14h00 à 16h00 ;

- le vendredi 3 mai 2024 de 14h00 à 17h00.

En application des dispositions des articles L.123-7 du code de l'environnement et R.104-26 du code de l'urbanisme, le dossier d'enquête publique est transmis aux autorités allemandes (Regierungspräsidium de Fribourg).

A l'issue de l'enquête, les personnes intéressées peuvent consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur à la préfecture du Haut-Rhin, 7 rue Bruat à Colmar (bureau des enquêtes publiques et installations classées), sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante :

www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Rapport-et-conclu

siège du commissaire-enquêteur

rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ainsi qu'auprès de la mairie d'Ottmarsheim. Ces éléments sont mis à disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de l'enquête publique sont :

- l'approbation par le conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Ottmarsheim ;

- une autorisation environnementale délivrée par le préfet du Haut-Rhin, assortie du respect de prescriptions, ou un refus ;

- un permis d'aménager délivré par le maire d'Ottmarsheim ou un refus de permis.

405586600

4.04.2024

JOURNAL L'ALSACE

4.04.2024

PREFET DU HAUT-RHIN

Service de la coordination des politiques publiques et de
l'appui territorial
Bureau des enquêtes publiques et installations classées

Avis d'ouverture d'enquête publique

Projet d'aménagement du terminal sud du port
d'Ottmarsheim (68) sur une surface d'environ 24 ha

Le Préfet du Haut-Rhin communique :
La société Euro Rhein Ports, dont le siège social est 9 avenue Konrad Adenauer
68390 SAUSHEIM, a déposé une demande d'autorisation environnementale et
une demande de permis d'aménager en vue de la création d'un troisième terminal
portuaire sur le site portuaire d'Ottmarsheim. Ce projet nécessitant l'ajustement
du document d'urbanisme d'Ottmarsheim, le conseil d'agglomération de la
communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » a prescrit le
lancement de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de
la commune par délibération du 31 janvier 2022.
L'arrêté préfectoral du 7 mars 2024 a prescrit qu'une enquête publique unique,
portant sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU
d'Ottmarsheim, sur la demande d'autorisation environnementale et sur le permis
d'aménager, est ouverte dans la commune d'OTTMARSHHEIM du 2 avril au 3 mai
2024 inclus en vue de recueillir les observations du public.
Est désigné en qualité de commissaire enquêteur, M. Francis KOLB, ingénieur
principal territorial retraité.
Le dossier d'enquête publique, dans lequel figurent notamment une étude
d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale, peut être consulté par le
public pendant toute la durée de l'enquête selon les modalités suivantes :
- auprès de la mairie d'Ottmarsheim, sur support papier et sur un poste
informatique, aux jours et heures d'ouverture habituels du public ainsi que lors des
permanences assurées par le commissaire enquêteur ;
- sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante :
www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Dossiers-Enquetes-publiques
rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim »
- sur un poste informatique disponible à la préfecture du Haut-Rhin (7 rue Bruet
à Colmar) du lundi au vendredi de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00, sous réserve
d'une prise de rendez-vous préalable par téléphone (03 89 29 22 22) ou par mail
(pref-bepic@haut-rhin.gouv.fr)

La société Euro Rhein Ports est le maître d'ouvrage des demandes d'autorisation
environnementale et de permis d'aménager. Des informations sur ces dossiers
peuvent être sollicitées auprès de la société Euro Rhein Ports - 9 avenue Konrad
Adenauer - 68390 SAUSHEIM - M. Kevin PICART - 03/89/66/71/02,
k.picart@eurorheinports.fr
La communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » est le maître
d'ouvrage de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU.
Des informations sur ce dossier peuvent être sollicitées auprès de la communauté
d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » - 9 avenue Konrad Adenauer
68390 SAUSHEIM - Mme Aline COLLAINE - 03/89/77/67/41,
aline.collaine@mulhouse-alsace.fr
Le public peut présenter pendant toute la durée de l'enquête ses observations et
propositions sur le projet soumis à enquête publique selon les modalités définies
ci-après :
- par correspondance adressées au commissaire enquêteur à l'adresse suivante :
Mairie d'Ottmarsheim - A l'attention de M. Francis KOLB, commissaire enquêteur
- 20 rue du Général de Gaulle - 68490 OTTMARSHEIM ;
- sur le registre d'enquête disponible à la mairie d'Ottmarsheim aux jours et heures
habituels d'ouverture au public de la mairie
- par mail à l'adresse suivante : pref-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr
en précisant dans le mail « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ;
- directement auprès du commissaire enquêteur, oralement et/ou par écrit, lors
de ses permanences qui se tiennent à la mairie d'Ottmarsheim aux dates et heures
suivantes :
- le mardi 2 avril 2024 de 10h30 à 12h00 ;
- le jeudi 18 avril 2024 de 14h00 à 16h00 ;
- le vendredi 3 mai 2024 de 14h00 à 17h00

En application des dispositions des articles L.123-7 du code de l'environnement
et R.104-26 du code de l'urbanisme, le dossier d'enquête publique est transmis
aux autorités allemandes (Regierungspräsidium de Fribourg).
A l'issue de l'enquête, les personnes intéressées peuvent consulter le rapport et
les conclusions du commissaire enquêteur à la préfecture du Haut-Rhin, 7 rue
Bruet à Colmar (bureau des enquêtes publiques et installations classées) sur le
site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante :
[www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Rapport-et-conclu](http://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Rapport-et-conclusions-du-commissaire-enqueteur)
[sions-du-commissaire-enqueteur](http://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Rapport-et-conclusions-du-commissaire-enqueteur)
rubrique « Terminal sud du port d'Ottmarsheim » ainsi qu'auprès de la mairie
d'Ottmarsheim. Ces éléments sont mis à disposition du public pendant un an à
compter de la date de clôture de l'enquête.
Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de l'enquête publique sont :
- l'approbation par le conseil d'agglomération de la communauté d'agglomération
« Mulhouse Alsace Agglomération » de la mise en compatibilité du Plan Local
d'Urbanisme de la commune d'Ottmarsheim ;
- une autorisation environnementale délivrée par le préfet du Haut-Rhin assortie
du respect de prescriptions, ou un refus ;
- un permis d'aménager délivré par le maître d'Ottmarsheim ou un refus de permis

- P
Cr
03
Ac
18
De
Ot
Lo
Ve
Ce
Cl
se
Du
Du
mu
De
Cr
Of
ér
ou
Ty
D.
Al
U
L
U
CX
F
/

DNA
4.04.2024

ANNEXE 17

Francis KOLB
Commissaire-Enquêteur
06 08 40 67 62

Adenauer

M.PIKART)

EURORHEINPORTS
9, avenue Konrad

68390 SAUSHEIM
(à l'attention de

Reiningue le 6 mai 2024

Objet : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, une demande de permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité de PLU concernant le projet d'aménagement du terminal Sud du Port d'Ottmarsheim.

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

La procédure d'enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, une demande de permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité de PLU concernant le projet d'aménagement du terminal Sud du Port d'Ottmarsheim est maintenant close.

1-Observations résultant des consultations avant enquête publique

Avis des personnes publiques associées (PPA) – Voir PV de la réunion d'examen conjoint du 9 novembre 2023 en mairie d'Ottmarsheim)

AGENCE REGIONALE DE SANTE GRAND EST EN DATE DU 21.09.2022

SCHEMA D'AMENAGEMENT ET GESTION DES EAUX EN DATE DU 21.03.2023

MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE GRAND EST (MRAe) DU 25.05.2023

(Mémoire en réponse par Soberco environnement pour EuroRheinPorts Juin 2023)

MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE GRAND EST (MRAe) DU 12.10.2023 (mise en compatibilité du PLU)

(Mémoire en réponse par Soberco environnement pour EuroRheinPorts novembre 2023)

PREFET DE LA REGION GRAND EST-CONSEIL SCIENTIFIQUE REGIONAL DU PATRIMOINE NATUREL DU 15.02.2024

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

(Mémoire en réponse par Soberco environnement pour EuroRheinports Février 2024)

DELIBERATION DU CONSEIL D'AGGLOMERATION M2A EN DATE DU 15 AVRIL 2024(Avis favorable)

COURRIER EDF HYDRO EST AU COMMISSARE ENQUETEUR EN DATE DU 3 MAI 2024

ANALYSE DES AVIS

Agence Régionale de Santé Grand Est (Avis du 21.09.2022)

Cet organisme émet un avis favorable sous réserves :

- ▶ Périmètre de protection : le périmètre du projet ne présente aucune servitude d'utilité publique liée aux périmètres de protection des captages publics d'alimentation en eau potable (hors PP captages AEP) ;
- ▶ Mesures de lutte contre les pollutions accidentelles : toutes les dispositions seront prises par l'exploitant pour lutter contre les pollutions accidentelles des sols et des eaux, en s'assurant du confinement du bassin de rétention des eaux d'extinction, des incendies et de l'étanchéité des rétentions des substances chimiques toxiques (hydrocarbures des huiles de vidanges et autres substances chimiques dangereuses pour l'environnement et toxiques pour l'homme) ;
- ▶ Evaluations des risques sanitaires de l'étude d'impact : Compte tenu des mesures de gestion des risques liés aux pollutions et de la maîtrise des rejets aqueux et atmosphériques par le maître d'ouvrage, l'impact sanitaire du projet global peut être considéré comme maîtrisé et non significatif ;

Le Schéma d'aménagement et de gestion des Eaux III-Nappe-Rhin (Avis du 21.03.2024)

Cet organisme a donné un Avis Favorable sous réserves :

- ▶ Préserver la nappe de toute pollution en phase travaux comme en phase exploitation ;
- ▶ La vocation industrielle de cette nouvelle zone ainsi que la proximité d'axes routiers générant un trafic important, avec du transport de matières dangereuses, amènent à prendre des précautions quant à l'infiltration des eaux pluviales sur site. Il est nécessaire de permettre le confinement d'éventuelles pollutions et de prévoir les modalités de dépollution. Les futures activités devront respecter la réglementation et veiller à préserver strictement la nappe de tout impact ;
- ▶ Prévoir un suivi des rejets en nappe : qualité des rejets d'eaux pluviales et mesures de suivi ;

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

► S'assurer de l'absence de pollution des sols au droit des sites d'infiltration des eaux pluviales (cf. annexe 13 du SAGE) ;

► Mettre en œuvre et demander aux futurs occupants dans le règlement pour l'aménagement de la zone d'activité une gestion « zéro phytosanitaire » sur l'ensemble du site.

Il est proposé que les projets de création/d'agrandissement de ports sur le Rhin soient menés dans le cadre d'un schéma d'aménagement cohérent et en concertation entre les différents maîtres d'ouvrage.

MRAe (Mission régionale d'autorité environnementale Grand Est- avis du 25.05.2023)

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 ;

Les mesures concrètes de prévention des impacts sur l'environnement ne sont pas à la hauteur des attentes de l'Autorité environnementale

Réponse d'Euro Rhein Ports (juin 2023)

La société Euro Rhein Ports répond en plusieurs points :

- 1- Sur la biodiversité et milieux naturels
- 2- Les eaux superficielles et souterraines
- 3- Les risques naturels et technologiques
- 4- Les trafics routiers, ferroviaires et fluviaux

A ces quatre points principaux, vient s'ajouter une série d'observations concernant les thématiques suivantes : compléter l'étude d'impact au fur et à mesure de l'avancée des opérations et divers points environnementaux.

Euro Rhein Ports argumente que la méthode permet de prendre en compte les importantes mutations que va connaître ce projet d'aménagement du Terminal Sud d'Ottmarsheim en faisant de son évaluation environnementale un outil évolutif pensé selon une démarche itérative.

De manière générale, le tissu concerné présente une biodiversité végétale et animale, bien supérieure à celle observée dans les champs de cultures intensives.

Commentaire du commissaire enquêteur : le commissaire enquêteur salue la réponse d'Euro Rhein Ports qui est très précise et très bien argumentée. Elle récapitule les compléments que Euro Rhein Ports s'engage à apporter en réponse aux observations de l'Ae :

Biodiversité et milieux naturels :

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

Eaux superficielles et souterraines :

→ le projet ne peut pas préciser actuellement les projets des lots privés et leurs aménagements. De fait, l'étude d'impact estime les incidences potentielles du projet global (emprise, trafic, rejets...) pour une appréhension générale du projet et de ses impacts.

→ ces estimations devront être actualisées par les porteurs de projet dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact en fonction des preneurs de lots et de leurs activités (gestion des eaux pluviales, rejets particuliers, pollutions des sols, émissions dans l'air, risques, trafics induits...).

Risques naturels et technologiques :

→ d'après l'étude d'impact, les activités sur le site pourraient être soumises à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), 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. 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.

L'étude d'impact sera actualisée en conséquence avec les compléments apportés par les preneurs de lots et leurs autorisations spécifiques (ICPE notamment).

Trafic routiers, ferroviaires et fluviaux :

→ le projet prévoit un trafic généré de 200 camions et 400 voitures par jour. Il est prévu la réduction de 66 000 PL par an environ avec une répartition d'environ 50% avec le fret fluvial ferroviaire, ce qui équivaut à 180 PL par jour. Les déplacements évités sont des grands axes de transit passant par l'A36. De ce fait, l'augmentation résiduelle est d'environ 200 PL/jour ce qui est non significatif pour un risque de saturation du réseau autoroutier.

→ 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 par un bilan des émissions de gaz à effet de serre en prenant en compte les émissions du projet et les émissions évitées grâce au projet.

Le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel Grand Est a émis un avis défavorable avec néanmoins les recommandations suivantes :

- Il est demandé de compléter l'état initial notamment sur les reptiles, la flore et l'entomofaune ;
- Présenter les surfaces d'habitat détruites en les mettant en lien avec la cartographie des habitats, ces surfaces seront nécessairement revues à la hausse ;
- Présenter une réponse compensatoire en se basant sur une méthodologie éprouvée pour justifier l'absence de perte nette de biodiversité ;
- Présenter des mesures compensatoires ambitieuses allant au-delà de simples mesures de gestion sur des milieux déjà riches ;
- Présenter un protocole de suivi des mesures compensatoires avec plusieurs passages sur une période d'avril à septembre en intégrant les insectes.

LE DOSSIER PRESENTE PAR LA M2A MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

MRAe (Mission régionale d'autorité environnementale Grand Est- avis du 12.10.2023)

S'agissant de l'aménagement du nouveau terminal, le projet n'a pas été modifié depuis l'avis précédent de l'Ae du 25 mai 2023. Les évolutions du dossier se limitent à l'ajout d'un mémoire en réponse à cet avis, des pièces du permis d'aménager et de la déclaration du projet (voir mémoire en réponse de novembre 2023).

La mise en compatibilité du PLU comprend quant à elle :

- la modification de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) portant sur le secteur 1AUe dans lequel est situé la majeure partie du projet ;
- la modification de l'OAP « Paysage et trame verte et bleue »
- la modification du règlement écrit de la zone 1AUe
- la modification du règlement graphique qui fixe la hauteur maximale des constructions dans la zone 1AUe le long de la RD52 à 16 m, contre 12 m précédemment ;

Communauté d'Agglomération Mulhouse Alsace Agglomération

La Commune d'Agglomération Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) a été amenée à se prononcer sur la demande d'Autorisation Environnementale relative à l'aménagement du terminal Sud du port d'Ottmarsheim.

La M2A relève que la demande d'autorisation environnementale porte à la fois sur l'évaluation environnementale d'une opération supérieure à 10ha, la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (rejets et impacts sur le milieu aquatique), la demande de dérogation d'interdiction de destruction d'espèces protégées et l'évaluation d'incidences Natura 2000.

L'avis de la M2A est favorable en précisant que l'implantation industrielle envisagée en sus du terminal portuaire, s'inscrit dans la stratégie de développement durable de M2A.

La M2A reconnaît les points positifs du dossier de demande d'autorisation environnementale en demandant la préservation complémentaire d'un corridor écologique est-ouest repris dans le futur PLUi de M2A avec des mesures compensatoires sur ce corridor.

EDF Hydro EST Mission Appui Environnement Concession

EDF fait part au commissaire enquêteur par courrier en date du 3 mai 2024 de leurs préconisations dans le cadre des travaux structurants (couloir écologique, faisceau ferroviaire en accompagnement d'un faisceau existant, portiques à containers et réaménagement de la rue du Jura (création d'un giratoire) de ce projet.

D'autre part, afin de mettre en compatibilité le PLU avec le projet, la commune d'Ottmarsheim souhaite apporter de légères modifications au zonage du secteur concerné et sollicite l'ajout au sein du règlement des zones N et UE d'une disposition autorisant « Les constructions et installation nécessaires à la prévention des risques à l'exploitation et à la maintenance d'ouvrages de production ou de transport d'énergie ou de navigation.. »

En effet, dans ce secteur, EDF en tant que concessionnaire hydroélectrique se doit de veiller non seulement à la production d'énergie hydroélectrique mais aussi à l'éclusement des bateaux. EDF demande que dans ces conditions il est nécessaire que les documents d'urbanisme s'appliquent aux secteurs concernés garantissant l'occupation des sols nécessaire à l'entretien.

En outre, EDF rappelle au commissaire enquêteur l'article 38 du Contrat de Délégation de Service Public portant sur les ports du Sud Alsace qui cite les engagements pris par l'Etat auprès d'EDF et souligne le respect par le délégataire de ces engagements.

Les avis recueillis pendant les permanences

Permanence du 2 avril 2024 de 10h30 à 12h00 :

- ▶ **Pas de réception au niveau du public et aucune observation particulière.**

Permanence du 18 avril 2024 de 14h00 à 16h00 :

- ▶ **Pas de réception au niveau du public et aucune observation particulière.**

Permanence du 3 mai 2024 de 14h00 à 17h00 :

- ▶ **Pas de réception au niveau du public et aucune observation particulière**

Questions complémentaires du commissaire-enquêteur :

- 1- Dans la pièce CI : présentation et justification du projet : la rubrique 4.2.4 desserte mode doux précise « Le site est desservi par une piste cyclable en bordure du site le long de la RD52. Or, dans la pièce B « Notice Non Technique » page B-7 il est précisé dans la rubrique accès et trafic « que le site ne dispose pas d'infrastructure modes doux permettant de favoriser l'accès modes doux au site pour ses travailleurs ».
- 2- Comment sont programmés l'évacuation des eaux usées et des déchets provenant des bateaux à quai lors des déchargements et chargements lors de périodes prolongées.

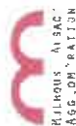
Je souhaite avoir votre avis sur l'ensemble des points évoqués ci-dessus et vous demande de bien vouloir répondre conformément aux textes dans un délai de quinze jours (15) en me faisant parvenir votre réponse au procès-verbal de synthèse.

Le Commissaire-Enquêteur
Francis KOLB



Pièces jointes : lettre EDF à la Mairie d'Ottmarsheim du 7 juin 2023
Lettre EDF adressée au commissaire enquêteur
Délibération CM Ottmarsheim

ANNEXE 18



DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) D'OTTMARSHEIM MEMOIRE EN REPONSE

Personnes publiques Associées		
Organisme	Remarques	Réponse
MRAe	Recommande de s'assurer de la compatibilité du futur quai d'amarrage avec le classement en zone N du PLU.	Le zonage sera modifié et les quais seront reclassés en zone UE attenante.
EDF Hydro Est	<p>Observations du public</p> <p>Sollicite l'ajout au sein du règlement zones N et UE d'une disposition autorisant « les constructions et installations nécessaires à la prévention des risques, à l'exploitation et à la maintenance d'ouvrage de production ou de transport d'énergie ou de navigation »</p>	<p>Dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, les modifications apportées au document d'urbanisme ne peuvent concerner que le projet objet de la procédure, dans notre cas, la création d'un terminal portuaire. Il n'est donc pas possible de donner suite à la demande.</p> <p>Toutefois, la formulation demandée par EDF reste très générale et est déjà largement couverte par les réglementations existantes en zones UE et N (notamment les articles : UE 1.1, UE 2.8 et N 2.1).</p> <p>Une nouvelle formulation sera intégrée dans le PLU en cours d'élaboration.</p>

Le Vice-Président
En charge de l'urbanisme


Rémy NEUMANN

ANNEXE 19



Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, une demande de permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité de PLU concernant le projet d'aménagement du terminal Sud du Port d'Ottmarsheim

MEMOIRE EN REPONSE

Les précisions sur les points suivants sont apportées par la société Euro Rhein Ports au regard du procès-verbal de synthèse transmis par le commissaire enquêteur :

Organisme	Remarque	Réponse
Agence régionale de Santé Grand Est	Périmètre de protection : le périmètre du projet ne présente aucune servitude d'utilité publique liée aux périmètres de protection des captages publics d'alimentation en eau potable (hors Périmètres de Protection des Captages AEP).	Euro Rheinports prendra l'ensemble des mesures de préservation nécessaire à la réalisation de ses propres ouvrages. Le règlement de lotissement précisera également les mesures prises pour les différentes parcelles. Ainsi le projet prévoira : - Une délimitation physique de périmètres de protection de captage si nécessaire et selon les zones concernées.
	Mesures de lutte contre les pollutions accidentelles : toutes les dispositions seront prises par l'exploitant pour lutter contre les pollutions accidentelles d'origine des eaux, en s'assurant du confinement du bassin de rétention de ces eaux d'extinction, des incendies et de l'étanchéité des rétentions de substances chimiques toxiques.	Une mise en place d'un système composé d'un sectionnement, d'un traitement des hydrocarbures et MES de classe A et d'un volume rétention des eaux dimensionné au plus défavorable pour : o Les eaux d'origines accidentelles ; o Les eaux d'extinction d'incendies (selon D9a) ; Les eaux de voiries et de toitures transiteront ainsi par ces systèmes avant

	(hydrocarbures des huiles de vidanges et autres substances chimiques dangereuses pour l'environnement et la santé de l'homme). Evaluations des risques sanitaires de l'étude d'impact : Compte tenu des mesures de gestion des risques liés aux pollutions et de la maîtrise des rejets aqueux et atmosphériques par le maître d'ouvrage, l'impact sanitaire du projet global peut être considéré comme négligeable et non significatif.	filtration des eaux dans le sol.
--	---	----------------------------------

Organisme	Remarque	Réponse
Schéma d'aménagement et de gestion des Eaux II - nappe-Rhin	Préserver la nappe de toute pollution en phase travaux comme en phase d'exploitation. La vocation industrielle de cette nouvelle zone ainsi que la proximité d'axes routiers générant un trafic important, avec du transport de matières dangereuses, amènent à prendre des précautions quant à l'infiltration des eaux pluviales sur site. Il est nécessaire de permettre le confinement d'éventuelles pollutions et de prévoir les modalités de dépollution des futures activités devant respecter la réglementation et veiller à préserver également la nappe de tout impact. Prévoir un suivi des rejets en nappe et la qualité des rejets d'eaux pluviales en phase de suivi.	Voir chapitre précédent Voir chapitre précédent Le site est équipé de piézomètres qui font l'objet d'un suivi régulier. Lors du nouveau découpage, d'autres piézomètres pourront être mis en place sur les parcelles.
	S'assurer de l'absence de pollution des sites au droit des sites d'infiltration des eaux pluviales (cf. annexe 13 du SAGE).	Le site actuel n'est pas concerné par la problématique de pollutions. En cas de découverte lors des travaux, toutes les mesures de préservation seront prises.

	<p>Mettre en œuvre et demander aux occupants dans le règlement pour l'aménagement de la zone d'activité une gestion «zéro phytosanitaire» sur l'ensemble du site.</p> <p>Il est proposé que les projets de création/d'agrandissement de ports sur le Rhin soient menés dans le cadre d'un schéma d'aménagement cohérent et en concertation entre les différents acteurs d'ouvrage.</p>	<p>Ce point sera demandé dans le cadre du règlement de lotissement et dans les contrats de vente ou amodiation.</p>
--	--	---

Organisme	Remarque	Réponse
<p>État de la Région Grand Est - Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel Grand Est</p>	<p>Il est demandé de compléter l'état initial notamment sur les reptiles, la flore et l'entomofaune.</p>	<p>Une demande de complément de l'état initial a été demandée à la société Rainette le 26/02/2024. Rainette a fait un passage en mars et mai 2024, elle a pu observer : 18 Mars 2024 : En matinée, météo pluvieuse favorable à la recherche d'amphibiens, après-midi ensoleillé permettant l'inventaire des reptiles et l'avifaune.</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Avifaune : Observation d'un couple d'Autour des palombes sur la ZEI (niche peut-être de l'autre côté du Rhin mais chasse dans la zone d'étude). De nombreux Tardifs pâtres (minimum 4 mâles chanteurs et quelques femelles). Un groupe de Pipit farouche en halte. Trois Bruants jaune chanteurs. Plusieurs Linottes mélodieuse dont des mâles chanteurs. Deux Alouettes des champs à l'ouest de la ZEI (couple en halte possible).</p> <p>Amphibiens : La zone ne semble pas propice à ce groupe, les points d'eau à proximité sont artificialisés et présentent un courant trop fort ne permettant pas la reproduction d'amphibiens. Malgré la pluie, seules des petites flaques de très faible profondeur se forment. Elles s'assècheront rapidement.</p> <p>Reptiles : Plusieurs zones de présence du Lézard des murailles. Un peu tôt en saison pour espérer observer d'autres espèces.</p>

		<p>* Entomofaune: Trop tôt en saison pour étudier ce groupe. Cependant plusieurs orthoptères de Mante religieuse ont été observées en ZEI.</p> <p>15 Mai 2024 : Météo peu favorable. Météo nuageuse, les reptiles et papillons n'ont montré de l'activité qu'en début d'après-midi avec l'augmentation des températures.</p> <p>* Avifaune : La zone a été presque intégralement rasée, portant préjudice à la reproduction de certaines espèces notamment le Tarier pâle. Un couple avec des jeunes a tout de même été observé. Plusieurs Pie-grièche écorcheur sont présentes en ZEI. Le Bruant jaune et la Linotte mélodieuse sont toujours présents. La Fauvette grisette étaient bien active Une Tourterelle des bois chanteuse en zone d'étude.</p> <p>* Reptiles: Plusieurs Lézards des souches et Lézards des murailles sont présent en ZEI.</p> <p>* Entomofaune: La fauche n'a laissé que peu de fleurs rendant la zone moins attrayante pour les rhopalocères. Les recherches se sont portées principalement sur les papillons de jour, plusieurs espèces commune ont été recensées : Fadet commun, Collier de corail, Mégère, Argus bleu... et quelques espèces moins commune: Azuré des cythées et Hespérie des Sanguisorbes. Du côté des orthoptères il est encore trop tôt pour pouvoir déterminer les espèces, seules des larves ont été observées à l'exception d'une espèce qui a pu être déterminée : le Tétrix des carrières.</p> <p>* Amphibiens: La zone d'étude n'est pas favorable aux amphibiens.</p>
Présenter les surfaces d'habitat détruites en les mettant en lien avec la cartographie des habitats, ces surfaces ont nécessairement revues à la hausse.	Le porteur de projet présentera les surfaces d'habitat détruites en les mettant en lien avec la cartographie des habitats, dans la mesure du possible il devra également présenter les surfaces à la hausse.	Le porteur de projet présentera les surfaces d'habitat détruites en les mettant en lien avec la cartographie des habitats, dans la mesure du possible il devra également présenter les surfaces à la hausse.
Revoir l'évaluation des enjeux environnementaux par l'application d'une méthodologie d'évaluation des enjeux.	Les descriptifs des habitats naturels sont présents dans l'étude d'impact environnementale complète. Concernant les habitats, la méthodologie d'évaluation des enjeux est la suivante :	L'appréciation des enjeux est la suivante :

		<p> <ul style="list-style-type: none"> • Sa richesse floristique : • Son état de conservation (Statuts et espèces caractéristiques, présence d'espèces exotiques envahissantes, dégradation, etc.) ; • Sa capacité à accueillir des espèces patrimoniales ; • Sa fonctionnalité à l'échelle locale (zones humides, trame verte et bleue) ; • Son affiliation à un habitat communautaire Natura2000 ; • Les menaces qui lui sont liées et ses tendances évolutives (diminution/augmentation, changement de pratiques de gestion, etc.) <p> La prise en compte de ces critères permet de conclure sur un enjeu floristique : Très faible, Faible, Moyen, Fort, Très fort. </p> <p> Concernant les espèces floristiques, la méthode d'appréciation des enjeux est la suivante : </p> <p> Sont considérés comme d'intérêt patrimonial à l'échelle régionale : </p> <ul style="list-style-type: none"> • Tous les taxons bénéficiant d'une PROTECTION légale au niveau régional, national ou européen (cf. textes législatifs) ; • Tous les taxons dont l'indice de MENACE est égal à Quasi menacé (NT), Vulnérable (VU), En danger (EN), En danger critique (CR), Présumé disparu au niveau régional (RE) dans le Grand Est ou à une échelle géographique supérieure ; • Tous les taxons dont l'indice de RARETÉ est Rare (R), Très rare (RR) ou extrêmement rare (RRR) ; • Tous les taxons déterminants de ZNIEFF. <p> À noter que le statut de plante d'intérêt patrimonial est affecté par défaut à un taxon insuffisamment documenté (DD) si le taxon de rang supérieur auquel il se rattache est d'intérêt patrimonial. En revanche, il n'est pas applicable aux populations cultivées (C), adventices (A), exogènes (E) ou subspontanées (S). En fonction des statuts de ces espèces patrimoniales et du contexte local de l'étude, un niveau d'enjeu spécifique est proposé : Faible, Moyen, Fort, Très fort. </p> <p> Concernant les espèces faunistiques, seul l'enjeu écologique est évalué dans le diagnostic, l'enjeu réglementaire étant traité en fin de rapport en conclusion de la nécessité ou non de dossier de dérogation espèce protégée. Des espèces protégées communes peuvent donc apparaître avec un enjeu écologique faible. </p> <p> L'enjeu écologique repose sur les statuts de patrimonialité (déterminants ZNIEFF, Directives européennes, Listes rouges) et sur l'état des populations (nombre d'individus, couples, comportement). </p> <p> Le dimensionnement de la compensation a été établi en s'inspirant de la méthode de dimensionnement présentée dans le « Guide de mise en œuvre de l'approche standardisée de la compensation écologique » rédigé par </p> </p>
	<p>Présenter une réponse compensatoire en se basant sur une méthodologie définie pour justifier l'absence de</p>	

	<p>nette de biodiversité.</p>	<p>l'OFB, le Cerema et le Commissariat général au développement durable en mai 2021.</p> <p>Le dimensionnement est fonction de deux critères : le niveau d'enjeu écologique lié à la nature de l'impact. Le coefficient lié à l'enjeu écologique est établi à 1 pour les milieux dont l'enjeu écologique global est faible, à 1,5 pour ceux dont l'enjeu écologique est moyen et à 2 pour ceux dont l'enjeu écologique global est fort. Le coefficient d'impact lié à la nature de l'impact est établi à 1 pour la destruction de milieux (impacts permanents).</p> <p>Le besoin compensatoire est défini selon la formule suivante : $\text{Besoin compensatoire} = I(\text{surface d'impact} \times \text{coefficient d'impact lié à la nature de l'impact} \times \text{coefficient lié à l'enjeu écologique le plus fort})$ </p> <p>Le calcul des surfaces à compenser présentées dans la partie 3 « Présentation détaillée des mesures de compensation » du dossier de demande de dérogation « Rainette_V1.0_2022_07_27_Ottmarsheim_CCI_Derogation » est basé sur cette formule.</p> <p>Les habitats favorables aux espèces correspondent à des habitats utilisés pour la réalisation totale ou partielle du cycle biologique des espèces (hivernage, alimentation, reproduction, etc.).</p>
	<p>Présenter des mesures compensatoires ambitieuses allant au-delà de simples mesures de gestion sur des milieux dégradés.</p> <p>Présenter un protocole de suivi de mesures compensatoires avec plusieurs passages sur une période d'avril à septembre en intégrant les insectes.</p>	<p>La gestion des milieux concernés par la compensation favorise l'avifaune des milieux semi-ouverts en maintenant un habitat favorable à ce cortège sur le long terme et en améliorant la qualité écologique des sites (au maintien des ressources).</p> <p>Deux passages annuels sont proposés par année de suivi, par exemple pour les mammifères :</p> <p>Deux passages seront réalisés : le premier durant le printemps (juin) et le second en période estivale (août). »</p> <p>L'entomofaune n'est pas directement mentionnée mais le suivi écologique intègre le suivi de tous les taxons, y compris la flore et les EEE. Le suivi doit également intégrer le suivi des mesures de compensation et de l'implantation de l'Orchidée.</p>

Organisme	Remarque	Réponse
Aldice Nature	Sur le fond du courrier	Le courrier est adressé, dans le cadre de l'enquête publique, au commissaire enquêteur qui instruit le dossier porté par EuroRheinPorts portant sur un aménagement de 20 Ha sur le territoire de la commune d'Ottmarsheim.

	<p>Ce couloir porte très souvent sur l'ensemble des aménagements récents sur la bande rhénane dont seul le projet de 20 ha est porté par EuroRheinPorts.</p> <p>Le mélange des dossiers minimise fortement les efforts faits par EuroRheinPorts en matière de compensations environnementales.</p> <p>Alsace Nature (AN) porte plus largement du territoire qui va de Champigny au Nord jusqu'à Niffer au sud.</p> <p>Pour mémoire :</p> <p>Ce territoire (6 communes) fait environ 94 km² dont :</p> <table border="1"> <tr> <td>Rhin / Grand Canal d'Alsace/ Ile du Rhin :</td> <td>10 km²</td> <td>soit 11 %</td> </tr> <tr> <td>Forêt de la Hardt :</td> <td>44 km²</td> <td>soit 47%</td> </tr> <tr> <td>Agricole :</td> <td>30 km²</td> <td>soit 32 %</td> </tr> <tr> <td>Communes (bât) :</td> <td>4,5 km²</td> <td>soit 5 %</td> </tr> <tr> <td>Zones d'activité :</td> <td>5,5 km²</td> <td>soit 6 %</td> </tr> </table> <p>Les parties « naturelles » de ce territoire représentent près de 60% de la surface, la zone d'activité, 10 fois moins.</p> <p>Sur les 6 % que représente la zone d'activité, 70% environ sont à ce jour sur bâties et accueillent les entreprises qui ont fait de cette zone le 3^{ème} port fluvial français ; 20%, bien qu'à vocation d'activité, sont encore agricoles et ce jour et 10 % sont, ou seront, des zones naturelles.</p> <p>Cette zone d'activité, imaginée sur une surface de près de 10 km² à son origine dans les années 60, a perdu la moitié de sa surface, notamment au profit de l'agriculture, mais aussi aux espaces naturels (bande boisée le long du GCA sur les bancs de Peitz-Landau et Niffer entre autres).</p>	Rhin / Grand Canal d'Alsace/ Ile du Rhin :	10 km ²	soit 11 %	Forêt de la Hardt :	44 km ²	soit 47%	Agricole :	30 km ²	soit 32 %	Communes (bât) :	4,5 km ²	soit 5 %	Zones d'activité :	5,5 km ²	soit 6 %
Rhin / Grand Canal d'Alsace/ Ile du Rhin :	10 km ²	soit 11 %														
Forêt de la Hardt :	44 km ²	soit 47%														
Agricole :	30 km ²	soit 32 %														
Communes (bât) :	4,5 km ²	soit 5 %														
Zones d'activité :	5,5 km ²	soit 6 %														
Sur le détail du terrain objet de l'enquête publique	<p>Le terrain de 20 Ha est voué depuis l'origine à devenir une zone d'activité.</p> <p>Ce terrain a été pour partie sur-bâti dans les années 50 (côté provisoire Est) dans le cadre de la construction du GCA dont les fondations des bâtiments et les réseaux sont encore présentes et visibles sur le site, accueilli pour partie, les déblais du creusement du GCA, a été fortement remanié lors de l'évacuation de ces déblais, est aujourd'hui entretenu (2 fauches par an qui nous ont valu d'être soumis à compensation agricole).</p> <p>Comme il est démontré plus haut, la partie du territoire vouée à l'activité ne représente que 6%.</p> <p>Le terrain de 20 Ha représente 2 pour mille du même territoire.</p>															
Des risques liés aux débits d'étiage toujours plus faibles sur le Rhin :	<p>Ces étiages, existants depuis toujours, n'ont jamais empêché le développement du trafic fluvial, la profession et les industriels sachant adapter.</p>															
De capacité ferroviaires non utilisées :	<p>Les chiffres cités sont une projection basse, la capacité des installations mises en place étant largement supérieure pour autant que la capacité du réseau national (elle, en revanche) sont souvent surestimée, notamment en matière de fret, le même.</p>															
De traitement des impacts liés aux modérateurs	<p>Ces impacts seront traités dans les dossiers ICPE spécifiques et l'étude d'Impact sera amendée.</p>															

De l'effet cumulé avec d'autres projets menés sur le territoire :	Ces projets n'ont pas été menés par le porteur de projet et ne sauraient tout simplement pas être « additionnés » en matière de mesures compensatoires environnementales.
De diagnostics écologique mal faits ou du moins insuffisants :	MRAe avait souligné la qualité des inventaires, AN remet en cause le nombre de passages, les périodes de passage, de non prise en compte, par exemple de la présence du faucon pèlerin (non présent sur le site)
D'un secteur particulièrement intéressant pour de nombreuses espèces typiques des milieux dérivés :	La quasi-totalité de la faune observée sont des oiseaux qui, loin de là, ne dront pas la totalité du territoire actuel du fait des aménagements prévus.
D'un reliquat de boisement rhénan spontané resté en libre évolution et comportant des éléments d'habitats d'intérêt communautaire :	Ce point concerne vraisemblablement le site de WEurope et aucunement la celle de 20 Ha où il n'y a quasiment pas d'arbres, ou du moins pas de végétation ayant + de 10 ans d'âge.
De centrale solaire :	Projet développé par EDF sur du terrain EDF qui n'a jamais été compris dans la zone de Mulhouse-Rhin.
De simple respect du PLU quant aux surfaces de compensation retenues :	C'est bien au PLU de fixer les orientations et les règles, notamment celles à l'occasion environnementales.
Du Muhlbach, déjà identifié comme un corridor et présentant déjà des valeurs écologiques fortes :	C'est bien le porteur de projet qui a laissé opérer un « retour à la nature » sur ces terrains qui, il faut le rappeler, ont été des zones de stockage de charbon (dommages de guerre) dans les années 50. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, nous ne sommes pas dans une zone naturelle primaire. Aurait-il fallu artificialiser ces surfaces depuis l'origine pour pouvoir les présenter en tant que terrains de compensation dignes de ce nom ? La politique du propriétaire a toujours été de préserver des zones naturelles pour compenser celles qui doivent être artificialisées.
De gêne, déchets, nuisances et pollutions au niveau du corridor écologique :	Il n'y a pas de point précis permettant à AN de confirmer ses écrits.
De classer le couloir écologique en zone boisée classée dans le PLU :	Le porteur de projet est entièrement d'accord avec cette proposition.
De ne pas mettre en place de mesure de gestion dans ce couloir :	Le porteur de projet est entièrement d'accord avec cette proposition.
De contribuer concrètement à la création et au renforcement du corridor SCOT qui prolonge son linéaire vers l'ouest, dans le cadre des mesures compensatoires du projet, avec l'aval de la commune et de MZA :	Le porteur de projet est entièrement d'accord avec cette proposition mais souhaite également la participation de Solvay dont le projet est également à l'origine de cette demande.

	<p>Que des dispositifs anti-noyade soient aménagés le long du canal des égouts pour limiter la mortalité animale dans ce corridor.</p>	<p>On parle de protéger 200 m d'un canal qui fait 15 km sans aucune protection ?</p> <p>En conclusion, nous aimerions le seul dossier de 20 Ha soit pris en compte dans le cadre de cette enquête, le porteur de projet ne pouvant pas compenser l'ensemble des mesures non-prises précédemment. Le porteur de projet est invité à solliciter l'expertise d'Alsace-Nature pour revoir les aménagements prévus dans les zones de compensation</p>
--	--	--

Question	Réponse
<p>Dans la pièce C1 : présentation et justification du projet : la rubrique 4.2. desserte mode doux précise « Le site est desservi par une piste cyclable et l'accès du site le long de la RD52. Or, dans la pièce B « Notice Nomenclature technique » page B-7 il est précisé dans la rubrique accès et trafic « que le site ne dispose pas d'infrastructure modes doux permettant de faciliter l'accès modes doux au site pour ses travailleurs ».</p>	<p>Les modes sont présents le long de la RD52 et sont bien pris en compte dans l'accès au site ainsi que dans le futur projet de desserte de parcelles. Les documents seront donc mis en cohérence.</p>
<p>Comment sont programmés l'évacuation des eaux usées et des déchets provenant des bateaux à quai lors des déchargements et chargements lors de périodes prolongées.</p>	<p>Le port possède une unité de pompage mobile des eaux usées mise à disposition des maritimes à leur demande. Pour les déchets, des bacs de tri selon les pratiques actuelles sont mis à disposition de tous les usagers du port.</p>

ANNEXE 20



DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) D'OTTMARSHEIM

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du
9 novembre 2023 à 14h30 en mairie d'Ottmarsheim

Présents :

Matthias MEONI –CEA
Annie DURAND BIRKEL - Chambre d'Agriculture
Chloé RIEHL – DDT
Philippe PERRET – SIVOM
Jean-Marie BEHE – Maire d'Ottmarsheim
Eric POINSARD – Responsable des services techniques d'Ottmarsheim
Rémy NEUMANN- -Vice-Président en charge de l'urbanisme m2A
Aline COLLAINÉ – Chargée d'études m2A
Antoine CAUVE – Chargé d'études m2A
Christelle STABILE – ADAUHR
Jérôme HOHL - ADAUHR

Excusés

CCI
Région

Rappel succinct du projet

Nous sommes réunis aujourd'hui dans le cadre d'un examen conjoint pour la déclaration de projet visant à mettre en compatibilité le PLU d'Ottmarsheim pour la création d'un 3^{ème} terminal portuaire sur le secteur identifié en zone 1AUe dans le PLU en vigueur.

Les principales évolutions portent sur l'adaptation de l'OAP de la Trame Verte Bleue, du règlement pour les marges de recul après la réalisation d'une étude loi Barnier permettant ainsi de modifier les hauteurs des bâtiments. Suite à la concertation préalable menée à du 10 juillet au 15 septembre dernier, le zonage est modifié pour pouvoir permettre de classer en zone N les mesures compensatoires ainsi que celui des quais qui, à l'heure actuelle, sont classés en N et qui seront repassés en secteur UE.

1

Avis écrit de la MRAe

Ce dernier est public et peut être consulté sur le site de la MRAe Grand Est. Beaucoup de points concernent la partie projet en elle-même via le permis d'aménager. Un seul point qui concerne directement le PLU où la MRAe s'interroge sur le classement des quais, car la version du dossier transmise n'intégrait pas la modification évoquée précédemment. Suite à une réunion de cadrage avec les services de l'Etat qui nous avaient alertés sur ce point, il est proposé de répondre favorablement à la MRAe et aux services de l'Etat en reclassant les quais en zone UE attenante.

Avis écrit de la CCI

Nous faisons suite à votre courrier du 02/10/2023 et votre invitation pour la réunion PPA du 9 novembre prochain. Nous vous en remercions, mais regrettons de ne pouvoir y participer et vous prions de nous excuser.

Nous vous faisons parvenir ci-dessous notre contribution à la mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim dans le cadre de la création du troisième terminal portuaire sur la commune.

Comme indiqué dans la notice de présentation, la CCI a oeuvré dès 1955 à la construction et au développement d'un port fluvial et d'une zone d'activités dédiée aux activités portuaires et industrielles, sur les communes de la Bande Rhénane. C'est ainsi qu'au fil du temps, elle a acquis les terrains de la future concession, puis progressivement ceux de la Zone Industrielle Mulhouse-Rhin (ZIMR). Devenue aménageur et gestionnaire du port et des terrains de la Zone Industrielle en 2002, la CCI a encore davantage intensifié son soutien à l'essor de l'équipement portuaire.

La position de la CCI est donc favorable au projet de création d'un troisième terminal portuaire venant valoriser la multimodalité de la chaîne logistique, en permettant de reporter une partie du trafic routier vers le rail et le fret fluvial, globalement plus vertueux.

Lors des dernières décennies, la CCI, alors gestionnaire des terrains concernés par le projet, n'a pas voulu vendre ces terrains en ayant pour objectif de les utiliser en lien avec le développement de l'infrastructure fluviale.

Le projet actuel permet ainsi de poursuivre cet essor, sans consommer de nouvelles surfaces naturelles ou agricoles, dans un contexte de raréfaction du foncier d'activités.

Enfin, la CCI soutient le projet qui vient répondre à un besoin des entreprises implantées localement, pour pérenniser leur développement et garantir un approvisionnement national et international.

Le projet devra prendre en compte les enjeux environnementaux et écologiques afin de s'intégrer parfaitement dans son site, en veillant à respecter les orientations d'aménagement et de programmation telles que décrites dans les documents : qualité architecturale des bâtiments, accessibilité de la zone d'activités, aménagement durable et vertueux des espaces extérieurs, utilisation de matériaux de construction alliant performance énergétique et techniques d'isolation renforcées...

Avis de la DDT

La représentante de la DDT demande le reclassement du futur quai en zone UE, car cet élément n'est pas inscrit dans le dossier transmis aux Personnes Publiques Associées (PPA). Ce point avait été évoqué lors d'une réunion de cadrage qui s'est tenue en juillet dernier et le principe de la modification de ce point avait été acté. Un projet de zonage incluant le quai en UE a par la suite été transmis par m2A.

La représentante de m2A répond que le nouveau zonage sera intégré dans le dossier ainsi qu'une modification supplémentaire. Parmi les 8 hectares de compensation environnementale, la plupart des terrains étaient déjà classés dans le PLU en N sauf un grand terrain d'environ 2 ha. Le reclassement permettra que l'ensemble des secteurs de mesures compensatoires soient classés en N, faisant suite à la demande exprimée lors de la concertation préalable exprimée par Alsace Nature, notamment.

La représentante de m2A précise que ces points seront modifiés pour l'enquête publique.

La DDT avait émis des remarques de forme suivantes suite à la réunion de cadrage qui n'ont pas été intégrées dans le dossier transmis aux PPA.

Notice de présentation :

- p192 : 1er paragraphe de la page répété 2 X => à retirer.
- p194 : le site, classé en secteur à urbaniser 1AUe, de près de 25 ha, est considéré comme une « dent creuse urbaine » => mention à retirer, il ne s'agit pas d'une dent creuse, le site est trop grand pour être considéré comme tel. Par ailleurs, il ne peut être considéré comme constructible en l'état. Il ne le sera que lorsque les voies ouvertes au public et les réseaux existant à la périphérie immédiate de la zone auront une capacité suffisante pour desservir les constructions, en application de l'article R151-20 CU.
- p195 : évocation des cartes hauteur des constructions le long bande rhénane (avant/après modification) => ajouter une légende pour qu'on comprenne le code couleur, conformément à la légende qui apparaît bien dans le règlement de la zone 1AUe, sur les cartes hauteur des constructions le long bande rhénane avant/après MECPLU.
- p196 : rehaussement hauteur clôtures : de 1,80 m à 2,50 m pour des raisons de sécurité => préciser quel article du règlement est modifié.
- p196 : explications sur l'article 11 du règlement relatif aux espaces libres et plantations. Est ajouté un alinéa 11.7 pour le secteur 1AUe. => Je ne comprends pas la refonte de l'article 11, puisque sauf erreur de ma part, les dispositions de l'article 11.7 existaient déjà dans l'ancien article 11.2. Par ailleurs, les dispositions des articles 11.1 à 11.5 continuent de s'appliquer au secteur 1AUe, toujours sauf erreur de ma part.
Ces observations valent aussi pour le règlement de la zone 1AU, p67.
- p197 :
 - normes minimales de stationnement => préciser quel article du règlement est modifié.
 - desserte des voies publiques et privées => préciser quel article du règlement est modifié.
 - « Afin de tenir compte des besoins du projet, et pour éviter la consommation foncière due des à des voiries [...] » => erreur matérielle à corriger.
 - Traitement des eaux de surfaces imperméabilisées des parkings et aires de circulation => préciser quel article du règlement est modifié.

De plus, le rapport justificatif considère que le site est une dent creuse urbaine. La représentante de la DDT demande le retrait de cette mention, car le site est beaucoup trop grand pour être une dent

La représentante de la DDT rappelle l'obligation de la consultation transfrontalière en particulier de l'Etat allemand.

La représentante de m2A explique que les documents sont en cours de traduction et seront transmis en même temps que les documents pour l'enquête publique. Il est précisé que les tâches dévolues à m2A dans cette procédure ont été réalisées ou lancées dans le respect du rétroplanning mis en place lors de la réunion de cadrage.

Avis du SIVOM

En termes d'accessibilité et de desserte de la zone industrielle, le SIVOM s'interroge sur la domanialité des futures voiries. En effet, le raccordement sur la RD52 ou la mise en place de station de pompage pour les eaux usées seront traités différemment selon la domanialité et les prescriptions s'y rattachant seront également différentes.

Pour l'instant, elles restent intégrées dans le domaine privé. Ces éléments restent à affiner dans le cadre du permis d'aménager qui est toujours en cours d'instruction. La commune d'Ottmarsheim invite le SIVOM à faire part de ses prescriptions en matière d'eaux usées et pluviales dans le cadre de la consultation des services gestionnaires de réseaux avec l'hypothèse où l'ensemble des équipements resteront propriété du porteur de projet, même si par la suite il pourrait y avoir des rétrocessions dans le domaine public.

Le représentant du SIVOM fait remarquer que le dossier parle d'espace public, ce qui porte à confusion. Le représentant de l'ADAUHR explique qu'il faut comprendre « espaces ouverts à la circulation publique ». Ce point sera modifié après l'enquête publique.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le PLU prévoit que l'ensemble des eaux devraient être traitées à la parcelle. Le dossier évoque le rejet des eaux pluviales de parcelles et de la voirie se rejoignent pour être déversées dans le domaine public. Il serait plus cohérent de demander une infiltration à la parcelle. Dans le cas inverse, il y aurait surdimensionnement des équipements.

La commune d'Ottmarsheim précise que ce point fera l'objet d'une prescription dans le cadre du permis d'aménager. Le Maire d'Ottmarsheim expose que la récupération des eaux de pluie permettrait à l'industriel pressenti de les réinjecter dans son process de fabrication et de mouillage des grumes.

Le projet prévoit environ 200 équivalents emplois, ce qui correspond à environ 50 équivalents habitants. La station d'épuration d'une capacité de 7000 habitants pourra d'absorber ce flux supplémentaire, surtout s'il n'y a pas de rejet d'eaux industrielles.

Il est proposé de revoir la rédaction de l'article 3 autorisant le rejet dans le réseau d'assainissement unitaire en cas d'impossibilité technique pour les eaux pluviales soient traitées à la parcelle. Les pétitionnaires sont renvoyés dès le stade du permis d'aménager vers la doctrine comme annoncé dans le règlement. Ce point sera modifié après l'enquête publique

Avis de la Chambre d'Agriculture

La représentante de la Chambre d'Agriculture salue le fait qu'une étude de compensation collective agricole soit en cours. Les terrains du projet sont d'anciens terrains urbains (logements) qui sont revenus à l'agriculture, cela n'apparaît pas dans le dossier.

Le Maire explique que, dans les faits, ces terrains n'ont jamais été cultivés. Il s'agit d'anciens logements dits « gare 9 » abritant les ouvriers lors du creusement du Canal d'Alsace. Aujourd'hui des fondations sont encore visibles sur le site. Les terrains se sont enfrichés faute d'entretien. La CCI a par la suite mené une fauche par an. Il n'y a jamais eu aucune plantation ni exploitation agricole sur ces terrains. Ce point a été souligné dès le début du projet.

De plus, il y a eu un changement de pratique par la CCI. Au lieu de ce soit un tiers qui entretienne les terrains, c'est un agriculteur qui s'en est chargé. Puis cet agriculteur a fait une déclaration à la PAC. C'est cela qui a engendré l'étude de compensation agricole.

Le représentant de la commune d'Ottmarsheim explique que ce point sera clairement indiqué dans l'étude de compensation agricole dont on attend les conclusions pour fin novembre.

La représentante de la Chambre d'Agriculture demande qu'une référence à cette étude soit à minima fait dans le dossier de déclaration de projet.

Le dossier fait référence à la mise en place de mesures compensatoires qui concernent des espaces agricoles, déclarés à la PAC avec une fauche par an. Les agriculteurs concernés ont-ils été concertés, car ces mesures (pâtures avec des fauches tardives) peuvent avoir des conséquences importantes sur la gestion des exploitations, car l'exportation des produits de cette fauche n'est pas économiquement aussi valorisable du fait de la moindre appétence de l'herbe pour le bétail.

Ni la commune d'Ottmarsheim ni m2A ne disposent de réponse. Cependant, les parcelles indiquées comme accueillant les mesures compensatoires les supporteront effectivement. De plus, les terrains en question appartiennent déjà aux Ports. Ils sont déjà classés en partie en zone N au PLU et ce qui ne l'est pas, est reclassé en zone naturelle.

La représentante de la Chambre d'Agriculture s'interroge, car les terrains sont déclarés depuis très longtemps à la PAC notamment en jachère et il y a même un terrain qui est en culture. Il est étonnant que l'étude d'impact les pointe comme étant support de mesures compensatoires imposant notamment des fauches tardives.

Le vice-président souligne la problématique rencontrée à l'occasion de grands projets tels que celui-ci. Il arrive que dans l'attente de la réalisation d'une zone d'extension, une commune demande à un agriculteur d'exploiter provisoirement les terrains. Sans prévenir, l'agriculteur les déclare à la PAC et de ce fait, sont considérés comme agricoles, donnant parfois lieu à des études de compensation. La conséquence de cette pratique est que les communes seront moins enclines à mettre à disposition ses terrains libres pour ne pas avoir à porter ces études.

La commune d'Ottmarsheim explique que ces terrains correspondent au tracé du cours d'eau du Muhlbach. Les mesures compensatoires porteront sur les terrains compris entre sa rive droite et l'emprise ferroviaire. Ces derniers ne sont pas exploités, sont en partie enfrichés et supportent la ripisylve du ruisseau.

Le vice-président rappelle qu'un plan de gestion sera mis en place pour les mesures compensatoire pour 30 ou 50 ans. Il sera impossible d'y déroger.

6

La représentante de la Chambre d'Agriculture a quelques remarques sur le règlement qui ne sont pas de nature à remettre en cause le projet. Les clôtures sont autorisées dans le secteur à 2.5m sans qu'il y ait de dispositions permettant le passage de la faune.

Sachant qu'il existe un corridor écologique au Sud et au Nord du secteur, il est supposé que la faune les empruntera plutôt que de s'aventurer au sein du site. Cependant, il est à noter que ces corridors sont une vue de l'esprit, car ils débouchent sur la RD52 d'un côté et sur le Canal d'Alsace de l'autre.

La dernière remarque porte sur les eaux pluviales. Le règlement précise que les eaux pluviales de surfaces seront gérées conformément à la note de doctrine en cours de rédaction. Comment peut-on règlementer une disposition sur la base d'un document qui n'est pas encore rédigé ?

L'ADAUHR précise que la doctrine existe. C'est une erreur d'interprétation. La mention sera corrigée en précisant « selon la doctrine en vigueur » après enquête publique.

Pour les zones de stationnement, la représentante de la Chambre d'Agriculture demande si ces secteurs ne pourraient pas être perméables pour permettre une meilleure infiltration. Le SIVOM précise qu'en cas de pollution accidentelle, il vaut mieux une surface imperméable qui permettra d'évaluer l'ampleur du déversement, de contenir la pollution et de la purger protégeant ainsi la nappe phréatique.

Ces éléments seront précisés dans le cadre du permis de construire de chaque entité. Les entreprises pressenties étant très certainement des ICPE, les prescriptions en la matière seront d'autant plus contraignantes.

Avis de la CeA

L'étude de dérogation à la loi Barnier présentée dans le dossier permet de réduire la marge de recul de 75 m à 40 m et d'augmenter la hauteur autorisée pour les constructions de 12 m à 16m. Ces dispositions n'appellent pas de remarques de la part de la CeA.

Le dossier fait référence à un arrêté préfectoral bruit de 2013, un nouvel arrêté a été pris en 2023 et s'appliquera pour les potentiels logements de gardiennage qui devront prendre les mesures d'isolation acoustique nécessaire par rapport à la RD 52 et à l'autoroute.

Des projets d'aménagements routiers sont décrits dans le dossier, avec notamment la création d'une voie de stockage pour éviter une remontée de file sur la RD 52. La CeA demande que ce principe soit reporté dans les OAP de la zone 1AUe. Ainsi dans le cadre du permis d'aménager, le porteur de projet aura l'obligation de réaliser cet aménagement dont la compétence relèvera d'EuroRheinPorts. Dans le cadre de l'instruction du permis d'aménager, le service routier de la CeA doit être consulté afin qu'il définisse le gabarit et les prescriptions les plus adaptés à l'usage du secteur 1AUe.

Par ailleurs, la note de présentation évoque le réaménagement du carrefour RD 52 / RD 108 dit carrefour Linda en giratoire. Il est confirmé que cet aménagement est inscrit en étude à la CeA. Il serait également intéressant de l'inscrire dans l'OAP correspondante.

Le Maire d'Ottmarsheim précise qu'il a fait mettre en attente l'avancée des études pour ce giratoire, ne sachant pas s'il sera adapté ou bien situé par rapport aux futures implantations sur la zone 1AUe. A cela s'ajoute le projet de reconversion de la plateforme douanière prévoyant une jonction directe entre ce giratoire de la bretelle d'autoroute au droit de plateforme douanière. Lors des dernières réunions de travail, la mise en place de carrefour en T sur la RD 52 a été évoqué également. Le Maire souhaite un aménagement global entre la plateforme douanière et le carrefour Linda.

Le représentant de la CeA précise que l'aménagement de la RD 52 est un sujet complexe. L'aménagement de l'accès à la plateforme douanière n'est pas le sujet de la présente réunion. Il ne dispose pas d'information sur ce sujet au-delà de son intervention concernant la voie de stockage. Concrètement, la CeA doit être consultée dans le cadre du permis d'aménager pour lequel elle émettra un avis sur le débouché sur la RD 52. Elle demande également la suppression des références au réaménagement du carrefour Linda.

L'ADAUHR fait savoir qu'EuroRheinPorts s'est beaucoup exprimé sur l'importance du trafic lors de la réunion publique qui s'est tenue en septembre dernier. L'idée étant de créer un pôle multimodal, le fret devrait être reporté sur le fret fluvial et ferroviaire.

Le représentant de la CeA expose qu'il revient au porteur de projet d'apporter les justifications nécessaires pour calibrer au mieux les voiries notamment de la voie de stockage au regard d'une étude de trafic horaire.

Le Maire d'Ottmarsheim précise que cette entrée profite à d'autres entreprises, telles que la cimenterie ainsi que le silo et l'entrée n°2 du port. Le trafic est assez important et non dédié exclusivement à celui engendré par le projet.

Le représentant de la CeA apporte une dernière remarque portant sur les mesures compensatoires. L'étude identifie un besoin de 8,26 ha de mesures compensatoires. Un patchwork de terrains est proposé dont notamment une bande au Nord entre le Muhlbach et la voie ferrée d'une vingtaine de mètres de large. Il s'étonne de la compensation d'un milieu ouvert et compact par un linéaire en ripisylve.

La représentante de m2A explique de dans l'avis de la MRAe sur le projet, il est dit « 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. » qui portent sur les eaux superficielles. Par ailleurs, la MRAe a précisé que « L'Ae considère que l'étude présentée est satisfaisante ».

Selon le représentant de la CeA, si d'un point de vue surfacique l'équilibre est réalisé, il regrette la compensation de la prairie par un milieu majoritairement occupé par une ripisylve.

La représentante de la Chambre d'Agriculture rappelle qu'à l'heure actuelle il s'agit d'un milieu ouvert prairial. En le laissant évoluer librement, il va se fermer. Ainsi la faune et la flore vont se modifier pour s'adapter au nouveau milieu.

Avant de clore l'examen conjoint, la représentante de m2A signale que pour la partie mise en compatibilité du PLU du projet, le planning annoncé en juillet dernier est totalement respecté.

La séance est levée à 15h44.

Le Vice-Président
En charge de l'Urbanisme



Rémy NEUMANN

ANNEXE 21



Association pour la préservation de la biodiversité

Mulhouse, le 03/05/2024

Nos réf. : 8 / 2.3.2
Objet : Contribution d'Alsace Nature à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale dans le cadre du projet d'aménagement du troisième terminal sud du port d'Ottmarsheim et du Permis d'Aménager et de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim

A l'attention de M. KOLB,
Commissaire enquêteur

Monsieur le Commissaire Enqueteur,

Notre association milite depuis plus de 50 ans pour la préservation des milieux naturels présents sur la bande rhénane.

Nous suivons de longue date, et de près, les projets d'aménagement le long du Rhin, et notamment dans l'agglomération mulhousienne. Cela ne concerne pas uniquement la commune d'Ottmarsheim (nous nous sommes récemment intéressés au projet de ZAC EcoRhéna à Biesheim et la ZAC ARMAU dans la Hartd à Sausheim) mais il est vrai que la bande rhénane au niveau d'Ottmarsheim cumule de nombreux projets.

Les milieux naturels résiduels encore présents au bord du Grand Canal d'Alsace, déjà fortement affectés par la régularisation du Rhin, le développement de l'industrie chimique et de l'agriculture intensive, constituent les derniers îlots de biodiversité de cette unité paysagère et méritent une attention toute particulière.

Ces espaces portent des valeurs et sensibilités, écologiques, paysagères et climatiques qui ne sont plus à démontrer et qui ont fait l'objet de très nombreuses publications scientifiques depuis les années 1970.

Nos préoccupations environnementales touchent tant aux risques et pollution, qu'à la qualité de l'eau et à la biodiversité.

Nous ne sommes pas opposés à ce projet de développement industriel et portuaire et saluons d'ailleurs la volonté affichée de réduire les émissions de GES liées au trafic économique en se brachant davantage sur le rail et la navigation.

En revanche, nous constatons que la biodiversité reste une variable d'ajustement qui n'est pas considérée à sa juste valeur. Nous souhaitons qu'un réel élan soit mis en place dans l'agglomération pour mettre en œuvre des mesures compensatoires pertinentes, fonctionnelles et apportant une réelle plus-value pour la biodiversité. Les projets récents d'aménagement suivis dans l'agglomération montrent que la pression foncière et agricole laisse très peu de place à la réalisation de mesures environnementales ambitieuses et nous ne pouvons constater que cet état de fait, qui au lieu de contraindre davantage les projets d'aménagement, génèrent des pertes nettes d'espaces naturels, de biodiversité et d'éléments de trame verte pourtant d'intérêt écologique forts. Cette situation ne peut perdurer. L'occasion de l'élaboration du PLU de la M2A doit être saisie pour mettre en place un réel outil de planification des mesures ERC et nous comptons suivre cela de près. Mais en attendant, nous ne pouvons accepter en l'état la disparition de 20 ha d'espaces naturels avec des mesures qui n'apportent quasiment aucune plus-value environnementale.

alsace nature

Secrétariat général
8 rue Adèle Ritton
67000 Strasbourg
Tél : 03.88.37.07.58
Fax : 03.88.25.52.66
siege.region@alsacenature.org

www.alsacenature.org

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

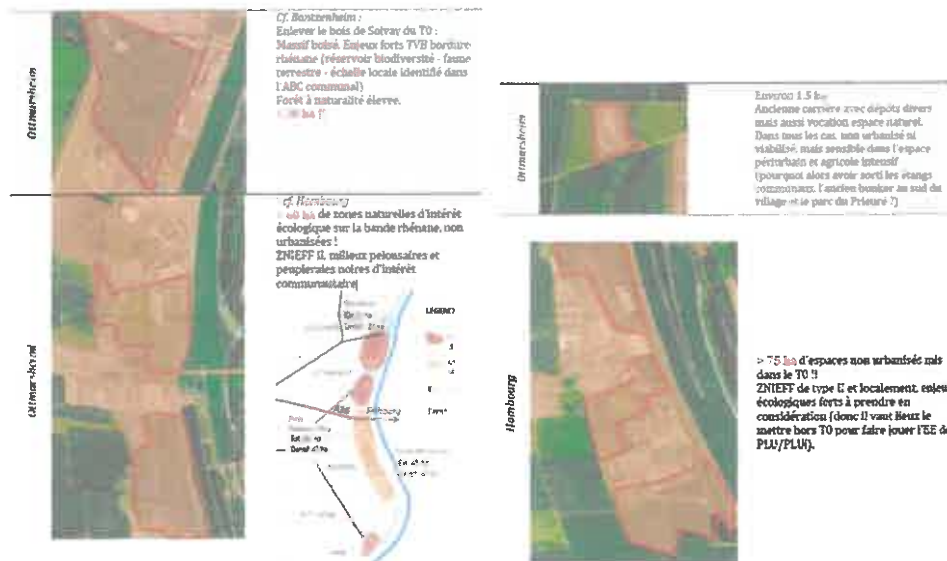
Pour rappel, notre fédération avait participé à la concertation préalable en novembre 2023, en émettant un certain nombre de remarques et de demandes sur le projet. Au vu du peu de réponses apportées dans les documents présentés à l'enquête publique, celles-ci se référant essentiellement à l'avis favorable de la MRAe qui apporterait une certaine « caution » aux inventaires et mesures ERC pour le porteur de projet, nous reprenons notre argumentaire et le complétons au vu des quelques réponses apportées par le maître d'ouvrage et qui nous paraissent très peu satisfaisantes sur le bilan environnemental et la biodiversité, comme le relève par ailleurs l'avis récent et défavorable du CSRPN.

Petit rappel historique

Ces dernières années, les projets se sont multipliés sur la commune et ses abords.

En 2018, nous avons alerté sur les enjeux environnementaux de ce secteur dès premiers travaux relatifs au SCOT de Mulhouse Alsace Agglomération. Nous avons déjà à cette époque, relevé les zones indûment intégrées au TO, pointé la démesure des projets d'industrialisation prévus par le schéma d'urbanisme et montré les insuffisances manifestes concernant leur intégration environnementale.

> Malheureusement, notre contribution en ce sens n'a eu aucun effet. Le SCOT n'intégrait aucun évitement dans ce secteur, et ne prévoyait aucune compensation, renvoyant la balle aux PLU. Le SCOT a été approuvé.



En 2018, nous nous sommes opposés au projet de défrichement de 30 ha de boisements au sud de l'usine Solvay (secteur intégré indûment au TO du SCOT car non viabilisé), lors de l'enquête publique. Ce projet de défrichement, très fragile juridiquement, ne reposant sur aucun projet concret et ne proposant aucune séquence Éviter-Réduire-Compenser, intégrait également une modification du corridor de la trame verte du SCOT.

> Sous la pression et le risque élevé de recours juridique, des discussions ont abouti à l'engagement de mise en œuvre de mesures compensatoires le long du Muhlbach avec Solvay, la DDT et la CeA et le boisement n'est heureusement pas encore défriché à ce jour. Nous restons particulièrement attentifs à la suite des opérations sur ce site. Le projet a été validé par un arrêté préfectoral.

En 2019, nous avons contribué à l'enquête publique sur le projet de révision du PLU de la commune d'Ottmarsheim. Nous avons notamment relevé que le plan, s'affranchissant d'une évaluation environnementale circonstanciée pour les zones UE (ayant profité d'un TO très favorable) et 1AUe (s'en remettant aux études

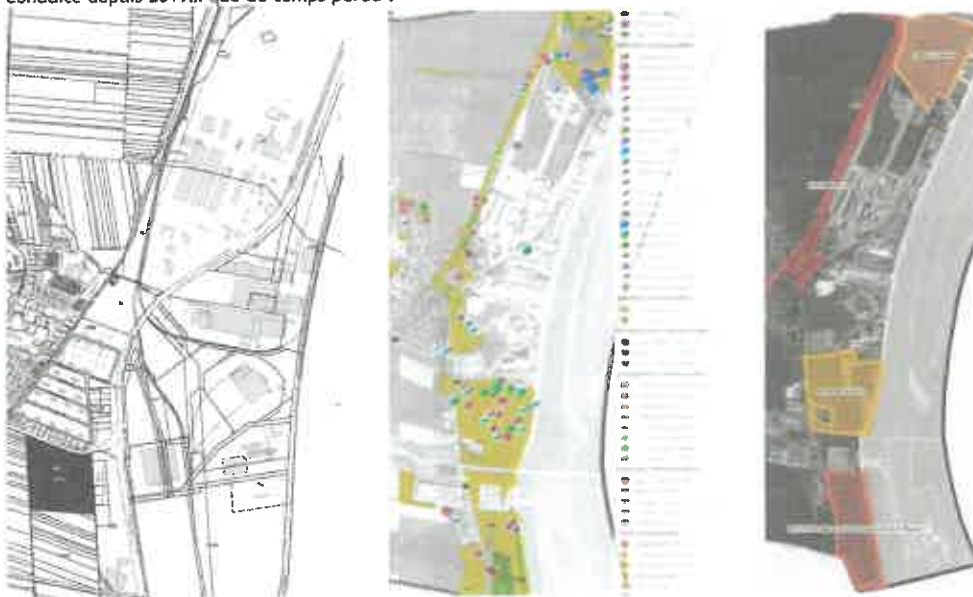
d'impacts des projets), permettait plus de 70 ha d'aménagement sans aucune intégration environnementale digne de ce nom à l'échelle communale.

Nous demandions, comme le suggérait la MRAe dans son avis, qu'une étude de projet économique du territoire supracommunal soit réalisée et qu'un projet d'ensemble soit établi sur toute la zone industrielle Mulhouse-Rhin afin de justifier les besoins indiqués au PLU et de planifier un projet d'industrialisation pertinent et cohérent, intégrant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation environnementales à l'échelle du territoire (et non au coup par coup dans chaque commune).

Nous demandions également la réalisation de mesures compensatoires intégrées au PLU afin de tenir compte des effets cumulés de toutes les surfaces vouées à être urbanisées sur la commune, soit **plus de 120 ha** !

> Malheureusement, notre contribution n'a eu, à nouveau, quasiment aucun effet. Le PLU approuvé, s'il a intégré quelques unes de nos remarques, n'a prévu aucun évitement et aucune compensation pour ces zones naturelles dédiées au développement industriel, malgré les objectifs du GERPLAN de 2015 ou les enjeux écologiques identifiés dans le cadre de l'Atlas de Biodiversité Communal de 2016. Ces documents ont été bien vite oubliés face aux enjeux économiques et le PLU s'est à nouveau contenté de renvoyer la balle aux études d'impacts des projets à venir.

Le PLU a été approuvé. Aucune recherche pro-active de compensation pour les gros projets envisagés n'a été conduite depuis 2019... que de temps perdu !



En 2020, nous avons contribué à l'enquête publique relative au projet de centrale solaire au sol sur 13 ha de milieux naturels rares et de fort intérêt écologique, dans la Réserve de Chasse et de Faune Sauvage le long du Rhin. Bien que favorables *a priori* au développement des énergies renouvelables, nous considérons totalement inapproprié de développer des centrales solaires dans des milieux naturels remarquables comme c'était le cas ici. Cette zone naturelle était en effet identifiée comme présentant de forts enjeux écologiques dans l'ABC communal.

> Malheureusement, notre contribution, et nos discussions avec EDF n'ont eu, à nouveau, quasiment aucun effet. Aucune mesure compensatoire *ex-situ* n'a été mise en œuvre. Nous porterons une attention appuyée au bilan environnemental de ce projet via ses suivis environnementaux. Le projet est réalisé.

Entre temps, nous avons assisté à l'extension d'Euroglas, de Tym Logistique et de Tank service, sans que ces projets ne prévoient de réelles mesures compensatoires...

Et aujourd'hui, en 2024, c'est l'aménagement d'une zone portuaire sur une friche de près de 25 ha et la mise en compatibilité du PLU qui sont portées à enquête publique. Le projet conduit à la destruction de 20 ha d'habitats naturels et ne prévoit que 10 ha de compensations, dont 2 ha dans les zones évitées du projet et 8 ha le long du Muhlbach, dans des secteurs qui présentent déjà un intérêt écologique élevé, comme indiqué dans l'ABC, donc avec peu, voire pas de plus-value.

Certes, si c'est déjà un premier pas, on notera cependant que les relevés réalisés dans ces milieux présentent déjà une biodiversité remarquable vu le contexte communal (30 espèces d'oiseaux dont 8 remarquables, 80 espèces

d'insectes dont 4 remarquables...). Ainsi, la richesse de ces milieux dits compensatoires, pose une réelle question à la fois sur l'application de la réglementation (qui veut que les mesures compensatoires soient caractérisées par des milieux sans intérêts que les mesures vont amener à devenir des milieux riches en biodiversité) mais aussi sur la capacité de report des espèces impactées par le projet vers ses zones dont les habitats sont déjà occupés.

Force est de constater que la destruction des milieux naturels se poursuit, projet après projet, sans vision d'ensemble, sans intégration des effets cumulés et en dehors de toute séquence E-R-C ambitieuse qui serait en adéquation avec les sensibilités particulièrement fortes des milieux impactés. Ces espaces sont les derniers milieux de nature spontanée, élément de trame verte et ultimes refuges de biodiversité dans un secteur déjà soumis à l'économie agricole ou industrielle.

Nous assistons à une perte nette de biodiversité de grande ampleur sur ce territoire de par l'exceptionnalité de ces milieux rhénans que nous ne connaissons nulle part ailleurs et qui ont conduit à la superposition de nombreuses réglementations (Natura 2000, zone Ramsar,...).

La dégradation de l'environnement, dans un contexte d'extinction de masse de la biodiversité et de dérèglement climatique croissant, ne peut plus perdurer comme cela a été le cas au cours des dernières décennies. Si le développement économique est un enjeu, la protection des ressources naturelles qui permettent d'assurer les cycles biologiques qui nous sont vitaux est aujourd'hui un enjeu primordial.

Les collectivités (M2A notamment) et les acteurs du développement économique local soutenant la réalisation de ces projets d'ampleur sur la bande rhénane devraient mettre autant d'énergie à proposer et mettre en place des actions fortes pour aboutir à de réelles mesures environnementales et lutter pour l'absence de perte nette de biodiversité. Les engagements dans les GERPLAN, Atlas de Biodiversité et Trames Vertes et Bleues ne servent-ils qu'à obtenir des subventions et des labels ? où sont les mesures concrètes en faveur de la biodiversité ?

Nous avons encore pu le constater récemment : le projet de ZAC dans la Hardt à Sausheim, avec le défrichement de 8 ha de forêt âgée et non exploitée, sans aucune mesure compensatoire susceptible d'apporter une quelconque plus-value environnementale... Nous assistons à une dette environnementale de plus en plus élevée sur ce territoire.

Après un énième rapport alarmant du GIEC, après des années 2022 et 2023 particulièrement chaudes et sèches, la maîtrise des effets du changement climatique doit devenir une préoccupation majeure dans les politiques d'aménagement du territoire, notamment en milieu urbain où les températures estivales sont plus élevées qu'en zone périurbaine. C'est tout le sens de la politique de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) voulu par le législateur.

Concernant la présente enquête publique, les bénévoles d'Alsace Nature, n'ont malheureusement pas disposé d'assez de temps pour étudier l'ensemble des pièces du dossier, entre les études techniques et réglementaires relatives au projet de zones portuaire et la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Avant toute chose, nous tenons à souligner que nous accueillons favorablement la volonté du maître d'ouvrage de réduire les émissions de CO₂ en réduisant la part de poids lourds dans le transport de marchandises global et en développant la part modale des modes non routiers et non aériens.

Nous sommes d'accord avec l'objectif que s'est donné le porteur de projet « Réalisation d'un projet exemplaire du point de vue de son intégration environnementale » et souhaitons qu'il démontre dans les faits cet engagement fort.

Il est également important de préciser qu'Alsace Nature n'est pas dans une posture de principe visant à freiner le développement économique de la région ou de l'agglomération mulhousienne. Cependant, au regard des enjeux du changement climatique, de l'effondrement de la biodiversité, de la directive zéro artificialisation et de tant d'autres documents présentant les défis que nous avons collectivement à relever, nous souhaitons que celui-ci puisse se faire sans impacter la biodiversité.

Pour arriver à cet objectif, les étapes « Éviter - Réduire - Compenser » doivent impérativement être appliquées pour obtenir 0 perte nette de biodiversité (voire une amélioration), qu'il s'agisse d'espèces protégées ou de la biodiversité plus commune, comme cela est prescrit par la loi de reconquête de la biodiversité de 2015.

Avant de condamner 20 hectares de friches herbacées et arbustives de fort intérêt écologique, évoluant vers une Peupleraie noire, habitat d'intérêt communautaire typique des bords du Rhin, il faut être cohérent et se poser les bonnes questions : si on ne peut pas remettre en cause l'ambition de développement des acteurs économiques, notamment d'EuroRhein Ports, de M2A et de la CCI, il est attendu que cette ambition soit en phase avec les enjeux majeurs de notre société. Faut-il le rappeler que l'agriculture elle-même est responsable d'un quart des émissions de gaz à effet de serre dans le monde et qu'elle va subir encore plus fortement le dérèglement climatique et la perte vertigineuse de la biodiversité. Les acteurs économiques, dont le monde agricole, ont, à ce titre, une responsabilité sociétale et se doivent de montrer l'exemple en réduisant leur empreinte écologique. Et ce, pas uniquement en reportant le trafic routier sur le fluvial, mais également en prenant les enjeux de biodiversité à la

hauteur de leurs sensibilités, de leurs valeurs et de leurs fonctions, c'est-à-dire en évitant de détruire, en réduisant ces destructions et, *in fine* quand il reste des impacts, en apportant des mesures compensatoires ambitieuses.

Par ailleurs, on peut se poser la question de la multiplication des projets de zones portuaires le long du Rhin à l'échelle régionale, alors que la densité existante est déjà importante entre Huningue et Lauterbourg : Ports de Strasbourg (Lauterbourg, Strasbourg, Marckolsheim), Port rhénan de Colmar-Neuf-Brisach et EuroRheinPorts (Mulhouse Ile-Napoléon, Ottmarsheim, Huningue). En effet, nous avons vu récemment un projet d'aménagement de port à Huningue, un autre avec un roll-roll dans la ZAC EcoRhéna à Biesheim et un autre encore en projet à Niffer. La question des raisons d'intérêt public majeur de chaque projet serait aussi à remettre en balance avec cette multiplicité d'aménagements : a-t-on réellement besoin d'une zone portuaire tous les 30 km ?

Tous ces projets ne sont pas sans incidences cumulées, et potentiellement synergiques, sur l'environnement et sur le milieu aquatique.

Il est impératif de disposer d'une vision d'ensemble et de se concentrer sur les projets plus pertinents. Dans le contexte actuel de changement climatique, la concurrence entre les opérateurs aboutira à coup sûr à des dégradations importantes environnementales. Pourtant tous les opérateurs portent aujourd'hui des projets, qu'ils indiquent être à valeur écologique et environnementale.

Il est donc temps de rationaliser les espaces et les projets pour permettre une juste adéquation entre le développement économique et la préservation de ces milieux exceptionnels.

Nous demandons qu'une étude globale analysant la pertinence du développement des zones portuaires soit présentée au public. Cette étude devrait identifier et justifier chaque projet de zone d'activité portuaire sur toute la bande rhénane, analyser les effets cumulatifs sur l'environnement et proposer des mesures d'intégration ambitieuses pour la nature.

Une fois ces orientations éthiques et stratégiques posées, il nous faut néanmoins étudier le projet tel que proposé dans le cadre de cette concertation. Par soucis de simplification, nous traitons simultanément les problématiques liées au projet lui-même et celles liées à la révision du PLU.

Nous avons axé notre analyse sur le volet biodiversité de ce projet, mais relevons cependant quelques insuffisances du dossier :

EAU > Nous rejoignons l'avis globalement favorable du SAGE sur le volet « incidences sur les milieux aquatiques », avec pour seule réserve celle levée par la mRAe dans son avis et portant sur « les conséquences éventuelles sur le milieu aquatique des rejets d'eaux pluviales ou d'arrosage (grumes) provenant des activités du site ».

RISQUES ET POLLUTIONS > Nous considérons, comme l'Ae dans son avis, que le dossier est très insuffisant sur le volet des risques technologiques et des pollutions. 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. Nous demandons 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 adéquates et efficaces.

TRAFIC > Le projet vise à reporter sur le fluvial une partie du transport routier (camions). Cette initiative est louable, mais nous estimons que le projet ne tient pas suffisamment compte du changement climatique qui induit des débits d'étiages de plus en plus faibles sur le Rhin, ce qui est susceptible d'affecter le trafic fluvial à long terme et donc de rendre inefficace le projet vis-à-vis de ses objectifs annoncés. En parallèle, on relève que le trafic ferroviaire du nouveau terminal est estimé à 18 trains par semaine ce qui est particulièrement faible au regard de la capacité du réseau. Un meilleur équilibre devrait donc être trouvé entre fluvial (aléatoire) et ferroviaire (plus sûr) pour réduire le trafic routier. Par ailleurs, les « gains » escomptés du projet sur le trafic routier et les pollutions atmosphériques engendrées ne sont pas suffisamment clairs et argumentés.

EFFETS CUMULES

> A l'échelle de la bande rhénane MZA :

Nous réitérons notre demande de réaliser une étude globale des incidences environnementales cumulées de l'ensemble des unités du projet industriel de la Zone Industrielle Mulhouse Rhin (ZIMR) porté par la CCI (<https://www.pointecoalsace.fr/Etude-amenagement-est-lancee-01513.html>) et qui s'étend de Bantzenheim à Niffer sur plus de 200 ha.

Rien que sur la commune d'Ottmarsheim, les incidences cumulées du défrichement du Bois de Solvay (30 ha), de la centrale solaire EDF (13 ha) et désormais de la zone portuaire (20 ha) conduisent à la disparition de plus de 50 ha d'espaces naturels de grand intérêt écologique (cf. Atlas de la Biodiversité Communale) avec, à ce jour, seulement 8 ha de mesures promises pour compenser le défrichement du bois de Solvay et 10.3 ha pour l'aménagement de la zone portuaire.

Nous sommes très loin d'un bilan environnemental équilibré (ratio compensatoire de 0.28 pour 1), et sans parler de la faiblesse des mesures proposées quant à leur pertinence pour la biodiversité.



> A l'échelle du projet de zone portuaire à Ottmarsheim :

Nous considérons, comme l'Ae dans son avis, que « l'aménagement des parcelles amodiées font 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 de compléter l'étude d'impacts pour ces opérations composantes du projet global préalablement à leurs demandes d'autorisation (permis d'aménager, autorisation ICPE...).



ANALYSE DU VOLET BIODIVERSITE DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Nous avons analysé, sans entrer dans tous les détails, les documents présentés lors de cette enquête publique. Nous ne partageons pas l'avis de la MRAE sur le volet biodiversité et estimons que le bilan environnemental est loin d'être satisfaisant. Ce constat est d'ailleurs partagé par l'avis DEFAVORABLE du CSRPN.

Diagnostic écologique et enjeux

Le diagnostic écologique est plutôt bien réalisé, mais à y regarder de plus près, nous relevons que :

- L'avifaune n'a fait l'objet que d'un seul passage en période de reproduction (tableau p.13 du document 01d Notice méthodologique). Qui plus est, ce passage a été réalisé en 2021, année où le printemps a été particulièrement pluvieux ce qui a pu biaiser *a minima* les observations. Ceci est d'ailleurs en contradiction avec la description méthodologique qui suit le tableau des dates de prospection (très probable copier-coller) et qui mentionne la mise en œuvre de la méthode IPA.

Le maître d'ouvrage répond à cette demande (déjà évoquée lors de la consultation publique en 2023) que de son point de vue, les inventaires sont « proportionnés aux enjeux » en se référant à l'absence de remarque de la MRAE, qui a d'ailleurs souligné la qualité des inventaires. Ce constat n'est cependant pas partagé par le CSRPN qui relève une « pression d'inventaire insuffisante », ce que nous partageons. Les forts enjeux identifiés avec un inventaire incomplet nous laisse penser que des inventaires plus poussés auraient possiblement conduit à identifier des enjeux très forts, y compris en replaçant ce site dans un environnement quasi abiotique.

Pour la flore, c'est également insuffisant avec seulement 2 passages (dont 1 en août avec une végétation « grillée »).

On remarque par ailleurs que la présence proche d'un site de nidification du Faucon pèlerin n'est toujours pas mentionnée dans l'étude d'impacts, alors qu'il s'agit là d'un enjeu important. Le Faucon chasse probablement des oiseaux dans la zone du projet, située à quelques dizaines de mètres de son nid. La disparition de 20 ha de zone de chasse pourrait nuire à son maintien dans le secteur.

Le mémoire en réponse au CSRPN indique que des inventaires supplémentaires sont prévus en mars et mai 2024, donc après la fin de cette enquête publique. Les éventuelles espèces protégées supplémentaires qui seraient trouvées ne pourront donc pas être intégrées à la demande de dérogation, ni faire l'objet d'une séquence ERC adaptée, ce qui est regrettable.

- L'entomofaune n'a été expertisée que lors de 2 passages sur site en août 2020 et en juin 2021 (année très pluvieuse et fraîche, défavorable aux insectes), ce qui est insuffisant au vu de la surface du site et de son fort potentiel d'enjeux pour ce groupe d'espèces thermophiles. Le mois de mai, relativement pertinent pour les inventaires des papillons de jour, n'a fait l'objet d'aucun passage sur site, ce qui induit un autre biais méthodologique.

En conséquences, on peut estimer que le diagnostic environnemental est réalisé *a minima* et que la pression d'observation n'est pas « en adéquation avec les incidences potentielles du projet ».

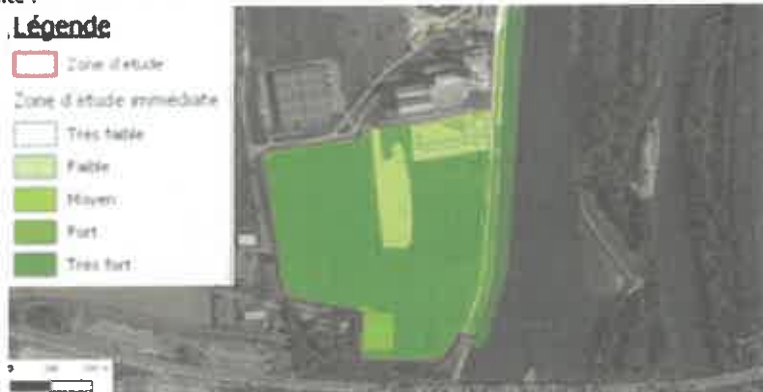
Pour autant, les résultats des inventaires montrent une richesse spécifique particulièrement importante :

- Mosaïque d'habitats, dont la grande majorité d'intérêt communautaire et certains prioritaires
- 123 plantes dont 1 remarquable.
- 48 espèces d'oiseaux nicheurs, dont 17 espèces inféodées aux milieux ouverts et 12 aux milieux boisés. 36 espèces protégées et 2 inscrites à la Directive Oiseaux. Enjeu global fort pour les Oiseaux sur le site projet du projet. Pie-grièche écorcheur (1 couple), Bruant jaune (> 1 couple), Linotte mélodieuse (5 couples), Tarier pâle (3 couples), Perdrix grise, Locustelle tachetée (> 1 couple), Hypolaïs ptyglotte (2 couples), Chardonneret élégant (1 couple), Faucon crécerelle (1 couple), Verdier d'Europe (3 couples).
On peut ajouter à cette liste l'Alouette des champs très menacée dans la plaine du Rhin, le Cochevis huppé (1 couple), la Fauvette grisette (2 couples) ou encore l'Hypolaïs icterine (1 couple) dont les populations sont en déclin dans la région. Notons également que le Faucon pèlerin, qui niche dans le secteur (cf. ABC communal), n'a pas été relevé dans l'étude. Il est évident que la zone du projet, vaste espace ouvert et riche en proies (nombreux oiseaux avec des effectifs importants par rapport à la plaine agricole), constitue une zone d'alimentation non négligeable et dont la disparition intégrale pourrait affecter la pérennité.
- 32 espèces d'oiseaux hivernants, dont 13 protégés en France dans la zone du projet (aire de repos et d'alimentation).
- 1 espèce d'Amphibien, et 3 considérées comme potentielles.
- 1 espèce de Reptile et 3 espèces considérées comme potentielles.
- 33 espèces de Lépidoptères, dont 3 espèces remarquables
- 12 espèces d'Orthoptères, dont 2 espèces remarquables
- 71 espèces d'autres groupes d'invertébrés, dont le Lucane cerf-volant en déplacement.
- 6 espèces de mammifères (hors chiroptères), dont le Lapin de garenne (en Danger sur la liste UICN et en régression dans la plaine d'Alsace).
- 8 espèces de chiroptères fréquentent le site, toutes sont protégées.

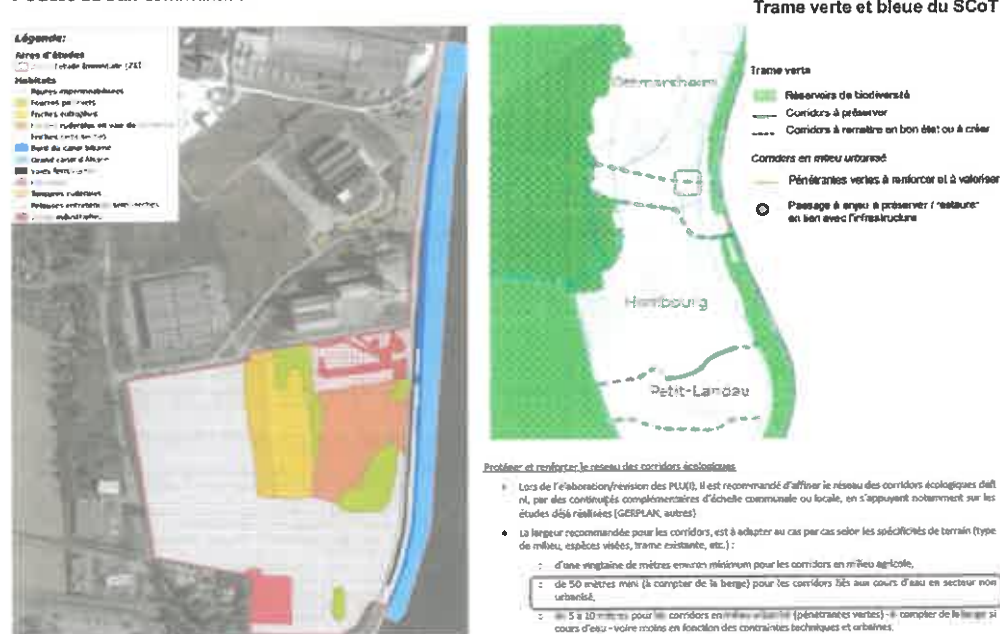
Cette diversité est exceptionnelle à l'échelle de la bande rhénane sur la MZA. Rares sont les secteurs où on peut inventorier une telle richesse spécifique.

Il est en effet reconnu que cette zone de 25 ha est un secteur particulièrement intéressant pour de nombreuses espèces typiques des milieux rudéraux et des friches (la plupart étant menacées en Alsace ou protégées en France :

Tarier pâtre, Locustelle tachetée, Pie-grièche écorcheur, Bruant jaune, etc.), mais aussi pour une grande diversité et densité d'espèces plus communes, absentes des grands espaces agricoles de la bande rhénane, et que l'on ne retrouve donc qu'ici, avec parfois des effectifs très importants. Ces espèces plus communes, davantage réparties sur le site du projet, contribuent au bon fonctionnement de l'écosystème et permettent aux espèces plus rares de se développer par divers phénomènes écologiques, (prédateurs/proies, parasitisme, symbiose, etc.). L'Evaluation Environnementale a d'ailleurs bien identifié la présence d'enjeux écologiques forts sur la quasi-totalité du site :



Ce site constitue, par sa surface, un espace naturel important à l'échelle de la commune (zone source, espace relai), mais aussi de la bande rhénane entre Bantzenheim et Niffer, voire au-delà. Il participe également au corridor défini par le SRCE et la trame verte communale en étant le dernier site permettant de relier les boisements de l'Ouest du ban communal au Rhin.



Aussi, l'étude ne tient pas assez compte du contexte fortement artificialisé qui entoure la zone du projet et se focalise beaucoup trop sur la présence de plantes néophytes, ce qui est la règle en milieu urbanisé comme l'ont montré de nombreux travaux. On se trouve ici dans une vaste zone industrielle sur des terrains qui ont été fortement remodelés lors de la construction du Grand Canal d'Alsace, en bord de couloir fluvial, dans une zone à fort trafic

(routier, fluvial, ferroviaire), avec des industries chimiques lourdes, apportant sur ce secteur d'importants rejets azotés qui conduisent à l'enrichissement des sols, d'où des communautés eutrophiles observées. Mais la libre évolution de la végétation (non gérée), sa dynamique évolutive vers une Peupleraie noire et l'intérêt de la mosaïque en place ne sont pas du tout pris en compte, alors que cela permet le développement de communautés végétales particulièrement intéressantes, qui rayonnent dans l'environnement autour (réservoir de biodiversité à l'échelle intercommunale, telle que relevée dans les Atlas de Biodiversité Communal d'Ottmarsheim, Intercommunale de la MZA et dans le diagnostic du PLUi en cours sur l'agglomération mulhousienne). La présence d'habitats en mosaïque est également peu mise en avant alors qu'elle est corrélée avec une forte diversité biologique.



Jeune peupleraie noire en cours d'évolution vers un boisement et pelouse pionnière relevant du Mésobromion, similaire aux habitats pelousaires des digues du Rhin. Ces habitats d'intérêt communautaire couvrent la majeure partie du site en mars 2024. Ils ne sont pas « dégradés » et la présence de plantes exotiques ne remet pas en cause leur nature ni leur statut patrimonial. Ces végétations de haute valeur écologique et typique de cette région naturelle, ne sont pas évaluées à la hauteur des enjeux qu'elles représentent. La dynamique et la succession végétale n'ont pas été traitées dans l'évaluation, ce qui conduit in fine à sous-évaluer les enjeux.

Trames vertes et bleues

Le dossier ne tient pas suffisamment compte de l'enjeu de préservation et de création des trames vertes et bleues telles que définies dans le SCOT et le PLU.

Nous tenons tout d'abord à rappeler l'historique de ce corridor écologique repris dans l'OAP du PLU. Initialement, le SCOT de la Région mulhousienne avait identifié le bois de Solvay (30 ha) comme un Réservoir de Biodiversité à l'échelle intercommunale. A ce Réservoir était associé un corridor écologique relié à la forêt de la Hardt.

Or, ce Réservoir de Biodiversité a été supprimé dans le cadre d'un arrêté préfectoral autorisant son défrichement, sans mesure compensatoire, pour l'extension de la plateforme chimique de Solvay/projet WeUROPE. Alsace Nature avait à l'époque dénoncé l'étude qui minimisait les enjeux et les incidences sur la biodiversité.

Ce projet a donc conduit à la modification du DOG du SCOT, en supprimant la mention du réservoir de biodiversité et en supprimant le corridor écologique associé, en le déplaçant vers le sud. Cette modification a donné lieu au tracé d'un corridor « à créer », en compensation de celui déjà détruit au nord.



DEPLACEMENT DU CORRIDOR ECOLOGIQUE

Le déplacement du Corridor écologique obéit de la suppression du Réservoir de Biodiversité évoquée au point précédent.

Le secteur de projet ne correspondant plus à un espace remarquable de la Trame verte et bleue du SCOT, le corridor écologique doit é ce être :

- Soit être supprimé,
- Soit être redéfini pour se raccrocher à un espace naturel remarquable de la Trame verte et bleue du SCOT

Il a donc été décidé de raccrocher ce corridor écologique aux milieux naturels remarquables identifiés de la manière suivante dans la Trame verte et bleue du SCOT

- Connexion du corridor écologique sur la « coupure naturelle » qui sépare la commune d'Ottmarsheim de la zone industrielle,
 - La « coupure naturelle » font partie des éléments naturels à protéger par les PLU
- Suivi du tracé du Mühlbach entre le réservoir de biodiversité supprimé et la « coupure naturelle »,
 - Les cours d'eau font partie des éléments remarquables identifiés dans le SCOT en tant qu'éléments à protéger par les PLU (cours d'eau à leurs rives sur une largeur de 5 m minimum de chaque côté du cours d'eau).

Le fait de déplacer ce corridor écologique plutôt que de le supprimer permet de mettre en évidence le Mühlbach et son rôle fonctionnel pour la faune, et ainsi d'argumenter sa prise en compte dans les projets d'aménagement ou de restauration

- L'incidence du déplacement du corridor écologique dans les cartes du DOG du SCOT est jugée positive comparativement à sa suppression qui était l'alternative possible

(extraît de l'évaluation environnementale du projet d'extension de la plateforme chimique de Solvay - OTE Ingénierie, 2018)

Le corridor écologique du Bois de Solvay a été déplacé, mais pas le Réservoir de Biodiversité !

Nous avons là une perte nette de 25 ha qui n'a pas été comblée, et un nouveau projet visant à artificialiser 20 ha est envisagé, sans que la biodiversité ne soit prise en considération : au final, ce sont 55 ha d'espaces naturels qui sont détruits au bord du Rhin, sans compensation digne de ce nom !

En effet, le corridor écologique qui a été déplacé au droit du site où le projet EuroRheinPorts souhaite désormais développer une zone portuaire sur 20 ha, va relier la Hardt à... rien ! avec la préservation d'une maigre bande boisée (existante) de 30-40m de large, coincée entre une déchetterie, une zone portuaire et un canal, à quoi sert ce corridor (qui reste d'ailleurs à créer) ?

Le projet de développement de la zone portuaire entrave donc une nouvelle fois le réseau écologique du territoire, déjà très appauvri, et les liaisons possibles entre les milieux naturels des bords du Rhin et la Hardt.

Le Muhlbach, déjà identifié comme un corridor et présentant déjà des valeurs écologiques fortes (voir ABC d'Ottmarsheim) est évidemment à préserver, mais les mesures « compensatoires » proposées dans l'évaluation environnementale et le dossier de demande de dérogation espèces protégées, n'apporta aucune plus-value significative.



> OAP Trame Verte et Bleue du PLU Ottmarsheim :

Dans l'OAP du PLU :

- la zone de boisement et des friches (en vert clair sur le plan) est un espace qui doit être « maintenu » ou « renforcé ». Elle doit donc de fait être évitée par tout projet d'aménagement, on ne peut donc considérer que le maître d'ouvrage a fait un effort particulier en n'aménageant pas cette zone. (la mesure est en effet présentée comme une mesure d'évitement en phase amont/conception du dossier de demande, p.86 et p.183 de l'EE).
- Accolé à ce bois/friche, l'OAP identifie un « corridor écologique à créer » (en pointillés rouges sur la carte) et précise que la largeur à prévoir doit être de 30/40m.

Ripisylves, alignements d'arbres, bois et bosquets, haies, friches, prés et bandes enherbées à préserver

Les parcelles repérées comme « Ripisylves, alignements d'arbres, bois et bosquets, haies, friches, prés et bandes enherbées à préserver » doivent être maintenues ou renforcées.

Dans ces espaces seront autorisés des déboisements ou défrichements ponctuels pour :

- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
- Des travaux et ouvrages nécessaires à la prévention et à la gestion des risques.
- Les coupes et abatages nécessaires à l'entretien des routes, chemins et lignes électriques.
- La mise en valeur paysagère ou écologique du site.
- Les coupes, l'élagage et l'entretien des arbres.
- Les coupes et l'abatage sélectif des plantes invasives et des arbres malades.
- Les coupes et abatages nécessaires à l'entretien des cours d'eau et leurs berges.

Corridors écologiques à créer (tracé indicatif)

Une continuité écologique devra être créée afin de remettre en état le corridor CR273 identifié par le SRCE. La largeur à prévoir pour ce corridor est d'environ 30/40 mètres.

Une continuité écologique devra être réalisée dans le cadre de l'aménagement du secteur 1AUf, en interface avec la zone agricole attenante.

Une continuité écologique devra être réalisée au Nord de la commune. Cette continuité pourra notamment s'appuyer des secteurs classés en N et sur le secteur de jardins familiaux NJ et sur des éléments à reconstituer à l'arrière de la rue des Tulipes.

Une continuité écologique de 30 mètres de large devra être créée dans la partie Sud du secteur 1AUe.

Le corridor indiqué au PLU est donc *in fine* un corridor « compensatoire » qui a permis l'extension de la plateforme chimique Solvay / WEurope au nord. Le déplacement de ce corridor dans le DOG du SCOT, le long de l'autoroute et du canal des égouts, était déjà très critiquable car accolé à une infrastructure fragmentante et non fonctionnelle. Cependant, la compensation n'est actuellement qu'un trait sur un plan car malheureusement rien sur le terrain ne matérialise cette liaison écologique dans l'espace agricole.

L'Evaluation Environnementale du projet EuroRheinPorts démontre bien la possibilité d'effets cumulés avec le projet WEurope, mais en minisant à nouveaux les enjeux écologiques, parlant d'« habitats dégradés », alors qu'il s'agit, comme nous l'avons souligné à l'époque, d'un reliquat de boisement rhénan spontané resté en libre évolution et comportant des éléments d'habitats d'intérêt communautaire (91FD, Directive 92/43/CEE) à savoir : forêts mixtes à chêne pédonculé (*Quercus robur*), Orme lisse (*Ulmus laevis*), Orme champêtre (*Ulmus minor*), Frêne

(*Fraxinus excelsior*)... riveraines des grands fleuves (*Ulmion minor*) notamment dans leurs stades de succession post-pionniers à Peuplier noir, caractéristique des terrasses rhénanes sèches. Ce type de végétations boisées de l'ancien lit majeur du Rhin en Alsace, dont relève indubitablement le boisement en question, ont déjà subi une réduction drastique de plus de la moitié de leur superficie depuis le début du 20^e siècle : de 20.000ha elles sont passées à moins de 10.000 ha actuellement, du fait de l'extension des activités humaines (infrastructures, industrialisation et urbanisation, agriculture).

Il est donc inapproprié de dire, dans l'évaluation des effets cumulés, que « Les espèces impactées sont donc sensiblement les mêmes mais les démarches ERC mises en oeuvre permettent dans les deux cas d'atteindre l'absence de perte nette de biodiversité, il est donc considéré que le cumul de ces deux projets a une incidence nulle sur ces espèces » (p.179). Le dossier n'aborde pas les effets cumulés sur les végétations rhénanes à Peuplier noir, qui constituent un enjeu très fort.

De manière générale, l'évaluation des effets cumulés (idem pour la centrale solaire EDF à Ottmarsheim) minimise beaucoup la biodiversité et les végétations, car c'est au total plus de 80ha de milieux naturels qui sont détruits ou dégradés, sans compensations.

Le PA et la MEC-PLU associées au projet « concèdent » à l'« évitement » d'un corridor de 30m de large sur la bande sud du projet.

Or, là encore, il ne s'agit pas d'une mesure d'évitement, mais du simple respect du PLU ! le maître d'ouvrage ne fait aucun effort, et ne va pas au-delà de la largeur minimale suggérée pour ce corridor écologique qui sera clôturé de chaque côté...

La fonctionnalité de ce corridor (1.7 ha) n'est pas démontrée : les gênes, nuisances, déchets et pollutions le rendront peu accueillant pour la faune. Une largeur de 30m, avec l'effet lisière associé (éclairages, bruit), est insuffisante pour garantir la tranquillité et le développement pérenne de la faune, dans des conditions écologiques acceptables.

Nous demandons que la largeur du corridor écologique soit portée à 60m minimum, afin d'asseoir sa fonctionnalité. Aucune mesure de gestion ne doit y être appliquée afin de garantir la tranquillité de la faune. Ce corridor doit figurer en N au PLU modifié, être protégé par un surzonage en Espace Boisé Classé.

Nous demandons par ailleurs que le maître d'ouvrage contribue concrètement à la création et au renforcement du corridor du SCOT qui prolonge son linéaire vers la Hardt, dans le cadre des mesures compensatoires du projet, avec le soutien de la commune et de M2A. Cette demande est justifiée par la destruction du bois de Solvay, le déplacement du corridor du SCOT et maintenant l'artificialisation de 25 ha de friches, sans qu'aucune mesure visant à créer des trames vertes dans l'espace agricole ou la bande rhénane ne soit proposée. Les surfaces concernées représentent environ une dizaine d'hectares le long de l'autoroute.

Nous demandons enfin que des dispositifs anti-noyade soient aménagés le long du canal des égouts pour limiter la mortalité animale dans ce corridor.

Espèces protégées

Nous l'avons déjà soulevé dans le cadre de la concertation préalable, mais la prise en compte des espèces protégées, qui est finalement le « socle » de la démarche ERC adoptée par le maître d'ouvrage (puisque la végétation, la biodiversité ordinaire et les trames vertes ne sont pas prises en considération) est très insuffisante. Ce constat est partagé par le CSRPN qui a rendu un avis défavorable à ce projet.

Le maître d'ouvrage répond à l'avis défavorable du CSRPN dans un mémoire spécifique. Cette réponse, qui n'est pas sollicitée, vise probablement à « éclairer » et « rassurer » le lecteur (ou le commissaire enquêteur ?) en apportant des précisions qui tendent à faire passer les remarques du CSRPN comme infondées ou issues d'une incompréhension du projet.

Cette démarche nous paraît relativement ambiguë et rappelons ici que, malgré ce mémoire en réponse, l'avis du CSRPN reste défavorable. Pour faire confirmer la solidité des réponses apportées, la moindre des choses aurait été de repasser devant la commission pour essayer d'obtenir a minima un avis favorable sous conditions.

Nous nous associons aux critiques du CSRPN.

Malgré la réponse apportée sur l'évaluation des enjeux, la valeur écologique du site nous semble légèrement sous-estimée. Des enjeux très forts pour les végétations auraient dû être identifiés au regard de ce qui précède et de la méthode indiquée par le maître d'ouvrage (indigénat, naturalité, patrimonialité DH/ZNIEFF/LRA, état de conservation, dynamique naturelle et fonctionnalité).

L'évaluation des enjeux identifie la quasi-totalité du site à enjeux forts, sur la base d'inventaires jugés insuffisants et une appréciation des végétations sous-évaluée.

Nous réitérons la nécessité de mieux évaluer la disparition de 25 ha de zone de chasse et les dérangements du projet sur la nidification du Faucon pèlerin, espèce d'intérêt communautaire, protégée en France, à proximité directe du projet.

Ceci étant dit, ce n'est pas tant l'évaluation des enjeux qui pêche dans ce dossier, mais l'évaluation des incidences et la démarche ERC.

Le maire d'ouvrage n'apporte pas de réponse pertinente à la question du dimensionnement des compensations, de leur plus-value ou de leur pertinence écologique.

Nous avons déjà montré que les espèces visées sont déjà présentes, pour la plupart, dans les sites proposés en compensation le long du Muhlbach et qui sont déjà intéressants pour la biodiversité. La présence de Solidage, dans un contexte très appauvri par l'urbanisation et l'agriculture intensive, ne devrait pas être une priorité car ces friches herbacées sont justement les seuls refuges existants pour la faune.

De réelles compensations devraient consister à recréer, ailleurs, des milieux accueillants pour la biodiversité : nous rappelons que plus de 80 ha de milieux naturels sont détruits sans compensations de création de milieux dans le secteur, dont 20 ha pour le projet EuroRheinPorts.

Il est inconcevable de se satisfaire des « mesurette » proposées qui n'ont aucun effet positif sur les espèces protégées, les végétations impactées (Peupleraie noire, pelouses sèches) et la biodiversité ordinaire (qui occupe déjà les milieux favorables disponibles le long du Muhlbach).

Nous demandons de réelles avancées avec des mesures compensatoires ex-situ conséquentes, avec un ratio minimal de 1 pour 1, création de milieux pionniers et boisés favorables à la biodiversité, en bordure du Rhin.

Nous demandons qu'avec ces propositions concrètes, le dossier repasse devant le CSRPN pour avis.

Si le foncier agricole et urbain est sous pression telle que ce ratio 1 pou 1 ne peut pas être atteint, alors il faut assumer que le projet n'est pas compensable et ne peut donc être réalisé : un choix qui sera véritablement en accord avec la séquence ERC et l'esprit de la loi qui l'a définie.

Impacts

- **Espèces protégées VS biodiversité ordinaire** : le dossier d'étude d'impacts se calque sur le dossier de demande de dérogation au titre de la législation relative aux espèces protégées, en se concentrant uniquement sur les espèces protégées. Sur cet aspect, nous rappelons donc que le CSRPN a donné un avis défavorable. Mais en outre, l'étude d'impacts est censée se pencher sur les incidences du projet sur la faune « ordinaire » et mettre en place une démarche ERC dédiée, ce qui n'est aucunement le cas dans ce dossier. Le projet va détruire des espèces et des habitats protégés - et non prtégés- , sans que les individus ne puissent trouver de refuge dans des zones de report proches (elles sont rares et déjà occupées), et sans que les mesures compensatoires proposées ne puissent garantir une réelle efficacité : il s'agit essentiellement d'améliorer des milieux qui sont déjà d'intérêt (cf. ABC d'Ottmarsheim) et qui sont très probablement déjà utilisés par certaines espèces visées par la demande de dérogation. Les milieux restaurés ne sont pas à la hauteur des incidences. Il s'agit donc de pertes sèches que les compensations proposées ne permettent pas de corriger.
- Concernant les impacts sur la biodiversité, nous souhaitons faire remarquer que la destruction de plus 80% des espaces naturels de ce site auront des effets bien au-delà de la seule zone de projet et vont affecter la biodiversité communale, voire intercommunale, bien plus largement. Des Oiseaux, Insectes, Reptiles et Mammifères dépendant des milieux de la zone d'étude pour accomplir leur cycle de vie verront leur domaine vital fortement amputé et leurs ressources anéanties, sans qu'aucune possibilité de report ne soit présente dans l'environnement. Les impacts du projet sont à ce titre sous-évalués. Les mesures compensatoires ne répondent que très peu au principe d'équivalence écologique (où sont les pelouses pionnières, les fourrés de Prunelliers et les jeunes stades boisés de la Peupleraie noire ?). Nous allons assister à une perte nette de biodiversité conséquente, contrairement aux objectifs de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016.
- Incidences Natura 2000. Le projet conduit à la destruction de plus de 15 ha d'habitats d'intérêt communautaire, dont plusieurs prioritaires, ainsi que la destruction d'habitats d'espèces DH/DO.
- Valeur ZNIEFF : Les données bibliographiques et les inventaires de terrain indiquent la présence d'un intérêt fort de ces milieux pour la faune. Au regard des espèces présentes le site pourrait atteindre le seuil des 100 points qui permet de désigner une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) en Alsace. La présence d'un site d'une telle valeur (intérêt régional) au cœur d'une zone agricole et industrielle fortement artificialisée constitue un atout rare et précieux qui devrait être considéré avec une attention particulière. Nous demandons que le diagnostic fasse l'objet de compléments adaptés et que les enjeux soient réévalués au regard de la valeur ZNIEFF du site et de son insertion en zone fortement artificialisée.
- Effets cumulés : comme indiqué plus haut, la prise en considération de effets cumulés de l'ensemble du projet d'aménagement de la zone Industrielle Mulhouse Rhin telles que prévues par le SCOT sont à prendre en considération pour mesurer l'effet synergique de cette urbanisation importante sur la destruction du vivant, et éviter toute perte nette de biodiversité en mettant en œuvre des mesures E-R-C appropriées. Les démarches actuelles, au coup par coup, sont très insuffisantes. De même, à l'échelle du projet, une étude plus fine des effets cumulés des projets à venir sera à réaliser.

- Enfin, on peut lire p.78 du DAE, pour l'évolution de l'environnement en l'absence de projet, que « *Le scénario d'évolution probable de l'environnement ne permet pas de garantir une prise en compte de l'ensemble de la fonctionnalité du site, au contraire d'une opération d'ensemble* », alors qu'il est clairement indiqué que les différentes composantes environnementales (flore, faune) ne devraient pas évoluer en l'absence de projet. La conclusion est en ce sens trompeuse car elle compare l'évolution probable de l'environnement avec un projet d'ensemble ou avec un aménagement au coup par coup, alors qu'elle devrait mettre en évidence que, quel que soit l'aménagement du site, il sera fortement défavorable à la biodiversité mais qu'en l'absence de tout projet d'urbanisation, il lui sera au contraire très favorable.

La destruction quasi intégrale du site, envisagée par le projet nécessite une meilleure intégration environnementale, notamment via des mesures d'évitement et de réduction conséquentes. Rappelons que seule la partie d'impact non évitable doit faire l'objet de compensation et qu'un projet qui présenterait une compensation trop forte doit être repensé dans sa localisation.

En effet, l'obligation de résultat de la compensation qui doit conduire à aucune perte de biodiversité (voire un gain) nécessite de renaturer des zones proches permettant la substitution des habitats détruits par des habitats de qualité équivalente (voire meilleure) permettant la poursuite des cycles biologiques.

Or, dans le cas présent, il est fort probable qu'une fois les biais d'analyse écartés la compensation nécessaire au projet tel que présenté actuellement, soit extrêmement importante au vu de la situation du projet et de sa richesse particulièrement exceptionnelle.

Mesures d'Évitement

Les mesures d'évitement sont largement insuffisantes, alors qu'elles doivent être règlementairement prioritaires, et encore plus dans le cadre d'un projet affichant une ambition environnementale.

- **Enjeux forts** : La zone du projet a été identifiée dans le dossier et dans l'ABC, comme étant quasi-intégralement à enjeux écologiques forts. Or, sur les 25 ha, seuls 5 sont « évités ». C'est clairement très insuffisant pour pouvoir espérer maintenir des espèces impactées : ce projet n'intègre pas la notion de territoire, d'effectifs impactés, de concurrence inter et intra-spécifique que la réduction de l'espace disponible va générer.

Aussi, les mesures présentées comme de l'évitement sur la partie sud du site ne traduisent en fait que le respect du SCOT et du PLU (et encore, a minima). Il n'y a là aucun geste du maître d'ouvrage dans le sens d'un réel évitement.

Si la zone évitée dans la partie sud paraît pertinente pour la faune (corridor le long du canal) et qu'il faudrait même la renforcer, on comprend bien moins l'intérêt de préserver un petit espace au sein de la zone portuaire : cet espace de très faible superficie, verra son intérêt écologique fortement dégradé par son isolement, les ombrages des bâtiments, les pollutions, nuisances, éclairages nocturnes, risques de collision, etc.

Une réelle mesure d'évitement, vu les enjeux écologiques du site et plus largement sur la bande rhénane, serait de préserver au moins 1/3 de la surface, soit plus de 8 ha, dans la bande sud (corridor du SRADDET).

- **Trame verte** : Les enjeux de la trame verte et bleue, notamment celle du SRADDET, reprise dans le SCOT, est réalisée a minima avec un cordon de 30m de large évité au sud du site, le long du canal des égouts. Cette largeur est insuffisante pour permettre une zone de quiétude à la faune qui sera « coincée » entre le canal et la zone portuaire. Les remarques notées ci-dessus pour les enjeux forts sont valables pour ce point.

Comme déjà évoqué plus haut, nous demandons que la largeur du corridor écologique soit portée à 60m minimum, afin d'assurer sa fonctionnalité. Aucune mesure de gestion ne doit y être appliquée afin de garantir la tranquillité de la faune.

Ce corridor doit figurer en N au PLU modifié, être protégé par un surzonage en Espace Boisé Classé.

Mesures de compensations

Nous ne partageons pas l'avis de la MRÆ qui juge les mesures compensatoires suffisantes dans ce dossier, et les mesures proposées le long du Muhlbach ne sont pas pertinentes au regard des espèces et habitats concernés et, comme nous l'avons déjà souligné, de la qualité déjà importantes des milieux destinés à la compensation. Il s'agit de friches prairiales, herbacées et arbustives, zones rudérales et fourrés mésophiles : les mêmes milieux que ceux qui seront détruits et accueillant la même biodiversité (même si la qualité de ces milieux n'égale pas celle des milieux destinés à la destruction).

Si nous mesurons la tension qui peut exister sur le foncier et les difficultés à intégrer de réelles mesures compensatoires dans l'espace agricole, il n'en demeure pas moins que la compensation d'un projet aussi impactant doit passer inévitablement par la renaturation de terrains aujourd'hui faiblement producteurs de biodiversité.

Ainsi, les mesures proposées ne visent pas à créer de nouveaux habitats favorables à la faune mettant ce projet à défaut vis-à-vis de ce qu'exige le législateur.

Aussi, la configuration des parcelles très étroites et longitudinales n'est pas optimale pour espérer un gain réel répondant à des impacts de destruction de vastes espaces ouverts d'un seul tenant.

Les compensations n'ont pour objectif que de créer des milieux favorables aux espèces visées en mettant en place de simples mesures de gestion (fauche, débroussaillage), mais sans que la garantie ne soit apportée que ces espaces pourront effectivement servir de zone de report.

Sans compter que les parcelles prévues pour ces opérations de « restauration » présentent déjà une riche diversité spécifique, comme indiqué dans le dossier, avec notamment les espèces que l'on souhaite « compenser » : les inventaires ont relevé près de 30 espèces d'oiseaux dont la Linotte mélodieuse, le Tarier pâle, le Bruant jaune, le Verdier d'Europe, les Hypolaïs polyglotte et ictérine... Comment les individus impactés par le projet trouveront des zones de report favorables si les milieux sont déjà occupés par des individus concurrents ? Prenons l'exemple du lézard des murailles, présent sur le site du projet et le long de Muhlbach : cette espèce n'étant pas capable de migrer, la population vivant sur le site du projet sera détruite avec très probablement une forte mortalité d'individus. Il faudra donc que la population vivant le long déjà du Muhlbach augmente suffisamment, d'elle-même, pour compenser la perte de la population impactée par le projet, et ce, dans un habitat peut-être déjà saturé. Il s'agit de croire en un « baby boom » quasi miraculeux et un accroissement important de la densité d'individus, ce qui est totalement aberrant d'un point de vue écologique et illusoire du point de vue de la compensation. Aussi, une compensation n'est pas qu'une surface, elle doit aussi répondre à des exigences écologiques propres aux espèces et milieux visés. Les zones de repos et ressources alimentaires qu'offre la friche de 20 ha seront totalement perdues. Ce n'est pas que des individus d'espèces que l'on va perdre, mais également d'importants effectifs. Le rôle « source » de la friche sera totalement anéanti à terme.

La prise en considération de la biodiversité ordinaire mérite un traitement plus ambitieux, comme annoncé dans les objectifs du projet.

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux critiques du CSRP ne sont pas adaptées ni suffisantes : elles ne font que détailler des mesures de gestion mais sans jamais justifier concrètement de leur intérêt ou plus-value environnementale, sans présenter de bilan sur l'équivalence fonctionnelle et la biodiversité et les végétations impactées. Gérer des friches existantes pour supprimer les espèces invasives est clairement insuffisant.

Au regard de ce qui précède (inventaires *a minima*, enjeux sous-évalués, impacts centrés sur les espèces protégées, la biodiversité ordinaire et la trame verte, perte d'un îlot de biodiversité à l'échelle de la commune et de la ZIMR, pas de prise en compte des effets cumulés, etc.), nous estimons que la destruction de 20 ha de pelouses pionnières, de friches herbacées, de fourrés arbustifs et de jeunes stades de *Peupleraie* noire nécessite, après une ambitieuse séquence Éviter et Réduire, des compensations ex-situ bien plus ambitieuses pour répondre aux enjeux réglementaires.

Le ratio compensatoire du projet de zone portuaire est globalement de 0.5 pour 1 (en surface) : c'est totalement insuffisant pour une zone à enjeux écologiques aussi importants.

Bilan environnemental

A notre sens, le bilan environnemental, que ce soit pour la biodiversité ou pour l'ensemble des aménités rendues, est clairement déficitaire pour ce projet mais, plus largement, pour l'ensemble de la Zone Industrielle Mulhouse Rhin.

Les mesures compensatoires ne doivent pas viser spécifiquement les espèces protégées mais doivent s'intéresser à la biodiversité et à la fonctionnalité des milieux naturels de manière plus générale. Cette approche rejoint les conclusions de la Commission d'Enquête parlementaire sur les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité (Rapport n° 517 2016-2017) qui propose notamment de « généraliser la prise en compte des atteintes à la biodiversité ordinaire dans les processus d'autorisation ».

Nous attendons un engagement plus fort d'EuroRheinPorts, M2A, la CCI, et la Chambre d'Agriculture pour mettre en place de réelles mesures compensatoires.

La perception des friches... et la beauté ?

Une friche herbacée et arbustive, un espace naturel qui se développe librement sur un ancien site industriel, de la végétation spontanée désordonnée, le changement de couleur de la végétation au fil des saisons, le chant des oiseaux aux aurores, un espace propre à la rêverie et une nature proche des habitants... Tout ceci a également son importance dans les espaces fortement artificialisés.

Il est dommage que ces aspects soient écartés, alors qu'une réflexion remettant totalement à plat le développement de la ville, est engagée avec la modification du PLU.

ANALYSE DU PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Au regard de ce qui précède, nous reportons l'ensemble de nos remarques relatives à la biodiversité sur le projet de modification du PLU : celui-ci doit être mis en adéquation avec nos demandes

- Intégrer davantage de zone d'évitement dans l'OAP (> 60m de large), celles-ci étant reversées en N inconstructible au Règlement graphique, avec une protection EBC.
- Conditionner l'aménagement à la mise en œuvre de mesures compensatoires ambitieuses dans le Règlement écrit et l'OAP, accompagnées d'un plan de gestion et d'une durabilité dans le temps, ex-situ, et hors sites déjà accueillants pour la biodiversité. Idéalement, il s'agit de créer / renforcer le corridor du PLU/SCOT qui relie le site à la Hardt.
- Désigner des espaces plus pertinents et de plus grande superficie pour les mesures compensatoires dans l'espace agricole (sur Ottmarsheim ou d'autres communes concernées par la ZIMR).
- ...

EN SYNTHÈSE

Si nous soulignons la volonté du porteur de projet de réaliser un projet ambitieux, nous ne pouvons que considérer qu'à l'heure actuelle le bilan environnemental de ce projet est particulièrement déficitaire et demandons au maître d'ouvrage et à la collectivité de reprendre le travail en veillant à :

- Compléter les inventaires en veillant à ce que le travail soit fait à la bonne période, avec des passages suffisants et dans de bonnes conditions pour avoir une image fidèle de la richesse biologique de ce site,
- Dérouler une séquence Eviter-Réduire-Compenser ambitieuse, à la hauteur des enjeux et correctement déployée à savoir, privilégier davantage d'évitement, travailler la réduction de manière ambitieuse et produire des mesures compensatoires pour la trame verte, les espèces protégées et la biodiversité ordinaire, présentant des équivalences fonctionnelles et une plus-value réelle et durablement inscrites dans le temps, avec un ratio minimum de 1 pour 1 pour chaque hectare de végétation impacté.

Il nous semble que ces travaux sont totalement indispensables pour répondre à la volonté du législateur et aux droit dérogatoires à la strict protection des espèces et des habitats.

Dans l'état actuel du projet et de son insertion environnementale, nous ne pouvons que nous opposer au projet qui ne prend pas suffisamment en considération la biodiversité.

Vous remerciant de bien vouloir prendre en compte nos requêtes en donnant un avis défavorable, nous vous prions, Monsieur le Commissaire enquêteur, d'agréer l'expression de nos salutations distinguées

Le Vice-Président en charge
De la Coordination du Haut-Rhin



Christian Uhrweiller

Le Président de BUFO



Vincent Noël

ANNEXE 22



DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) D'OTTMARSHEIM MEMOIRE EN REPONSE

Personnes publiques Associées		
Organisme	Remarques	Réponse
MIRAE	Recommande de s'assurer de la compatibilité du futur quai d'amarrage avec le classement en zone N du PLU.	Le zonage sera modifié et les quais seront reclassés en zone UE attenante.
EDF Hydro Est	<p>Observations du public</p> <p>Sollicite l'ajout au sein du règlement des zones N et UE d'une disposition autorisant « les constructions et installations nécessaires à la prévention des risques, à l'exploitation et à la maintenance d'ouvrage de production ou de transport d'énergie ou de navigation »</p>	<p>Dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, les modifications apportées au document d'urbanisme ne peuvent concerner que le projet objet de la procédure, dans notre cas, la création d'un terminal portuaire. Il n'est donc pas possible de donner suite à la demande.</p> <p>Toutefois, la formulation demandée par EDF reste très générale et est déjà largement couverte par les réglementations existantes en zones UE et N (notamment les articles : UE 1.1, UE 2.8 et N 2.1).</p> <p>Une nouvelle formulation sera intégrée dans le PLU en cours d'élaboration.</p>
Alsace Nature	<p>Précise qu'Alsace Nature n'est pas opposé à ce projet de développement industriel et portuaire.</p> <p>Souhaite que le PLU soit l'occasion de mettre en place un réel outil de</p>	<p>La conclusion de la contribution précise qu'Alsace Nature est opposé au projet. Il nous apparaît un problème cohérence interne de la contribution. Ainsi, il est impossible de savoir si la contribution est favorable au projet ou non.</p> <p>Il est précisé que le PLU en cours d'élaboration intégrera et complètera le corridor écologique entre le site du projet et la Hardt.</p>



	<p>planification des mesures ERC.</p>	<p>Par ailleurs, l'OAP thématique TVB, rendue obligatoire par la loi Climat et Résilience doit identifier les zones propices à l'accueil de sites naturels de compensation, restauration ou renaturation, ce qui répond à la demande d'Alsace Nature.</p> <p>Dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, les demandes de modifications à apporter au document d'urbanisme ne peuvent concerner que le projet objet de la procédure, dans notre cas, la création d'un terminal portuaire. Il n'est donc pas possible de donner suite à la demande</p> <p>Ce ne sont pas les conclusions de l'évaluation environnementale et de l'étude d'impact menées dans le cadre du projet et conformément à la législation en vigueur, ni celle de la MRAe. Les études réalisées dans le cadre de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité ont été portées par des bureaux d'études experts dont la technicité et la sincérité n'ont pas été remises en cause par les autorités compétentes..</p> <p>Les remarques émises pendant la concertation préalable ont été prises en compte puisque les sites des mesures compensatoires ont été reclassés en zone naturelle (N) afin de les pérenniser dans le temps.</p> <p>De plus des inventaires supplémentaires ont été commandités en périodes favorables, c'est-à-dire en mars et en mai. Ils ont intervenus les 18 mars et 15 mai dernier et ont permis la mise à jour des inventaires grâce à l'observation nouvelle d'Autour des palombes, d'Alouettes des champs, de Tourterelle des bois, de Lézards des souches, de Collier de corail, de Mégère, d'Argus bleu et d'Hespérie des Sanguisorbes.</p> <p>La MRAe est une autorité indépendante représentant l'Autorité Environnementale. Elle émet un avis circonstancié sur les plans et les programmes soumis à évaluation environnementale et sur les impacts des projets, sur la qualité de l'évaluation des incidences sur l'environnement</p>
<p>Reproche aux mesures ERC de n'apporter quasiment aucune plus value environnementale.</p>		
<p>Estime que peu de réponses ont été apportées entre les documents présentés lors de la concertation préalable et ceux soumis à enquête publique, le maître d'ouvrage se contentant de la « caution » de la MRAe</p>		

	<p>Procède à un rappel des dossiers qui ont été suivis par Alsace Nature sur le secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - SCOT de la Région Mulhousienne et notamment la remise en cause du Temps 0 - le projet de défrichement SOLVAY - la révision du PLU d'Ottmarsheim - la centrale photovoltaïque portée par EDF à Ottmarsheim - les extensions des entreprises Euroglas, TYM logistique, Tank service - la création du présent terminal portuaire <p>Regrette qu'il n'y ait pas de vision d'ensemble des effets cumulés.</p> <p>Demande la réalisation d'une étude globale analysant la pertinence du développement des zones portuaires</p>	<p>et sur les mesures « Eviter Réduire Compenser ». A ce titre il n'appartient à m2A de remettre en cause son expertise en particulier quand elle salue la qualité d'un dossier et des mesures ERC présentées.</p> <p>La présente enquête porte sur un objet unique : le nouveau terminal portuaire. Les autres objets traités dans l'avis ne relèvent pas de la présente procédure.</p> <p>Hors champ de la procédure, m2A précise qu'une évaluation des effets cumulés a été réalisée dans le cadre du SCOT exécutoire, même si Alsace Nature n'adhère pas à la définition du Temps 0 exposée dans ce dernier. Il sera d'ailleurs revu par la mise en œuvre de derniers décrets portant sur la caractérisation de l'artificialisation des sols. Afin d'intégrer les nouvelles orientations issues de la loi Climat et Résilience, le SCOT sera mis en compatibilité avec le futur SRADDET et en cascade le PLU conduira à la réduction de la consommation foncière.</p> <p>M2A s'interroge sur la posture d'Alsace Nature qui présente le site tantôt comme un milieu naturel à protéger, tantôt comme un site artificialisé et fortement remanié.</p> <p>M2A n'est pas compétente pour s'exprimer sur la création de nouveaux terminaux portuaires en-dehors de son territoire. De plus, la présente procédure porte sur la création du terminal d'Ottmarsheim et n'a pas vocation à sortir de son champ d'application.</p> <p>Il appartient à Alsace Nature de se manifester auprès du Commissaire Enquêteur dès le début de l'enquête pour demander une prorogation au-delà du mois initialement prévu.</p>
<p>Estime que les bénévoles n'ont pas disposé d'assez de temps pour étudier l'ensemble des pièces du dossier</p>		



	<p>S'interroge sur la pertinence de la multiplication des projets portuaires le long du Rhin et du Grand Canal d'Alsace</p> <p>Estime que le dossier ne tient pas suffisamment compte de l'enjeu de préservation de la TVB définies au SCOT et au PLU car il conduit à la modification du SCOT et du tracé du corridor du bois de Solvay pour le remplacer par un corridor au sud du terminal portuaire vers la Hardt.</p> <p>Considère que le corridor est un corridor compensatoire du projet d'extension de la plateforme de Solvay et regrette qu'il ne soit qu'un trait sur le plan des OAP sans réalité sur le terrain.</p> <p>Juge que le respect des orientations du PLU pour la création du corridor ne</p>	<p>Il est également important de souligner que lors de la concertation préalable, Alsace Nature avait émis la même remarque alors que le dossier avait été consultable pendant 68 jours. Ainsi la durée totale de mise à disposition du public dépasse 3 mois et demi.</p> <p>Dans un contexte de lutte contre les Gaz à Effet de Serre (GES), le transport qui représente 30% de la production de GES doit répondre à un important objectif de décarbonation. Le Rhin constitue la première artère fluviale d'Europe. Il représente donc une alternative de choix au transport routier. Il est ainsi un atout majeur pour le territoire en termes d'économie et de transport des marchandises.</p> <p>Le projet respecte le SCOT en vigueur de 2019. La révision a permis d'intégrer les corridors définis dans le cadre du SRCE Alsace, en s'adaptant aux réalités du terrain par la suppression d'un corridor non fonctionnel (bois de Solvay) et son remplacement par un corridor fonctionnel (terminal sud) et de le renforcer par sa prolongation vers la Hardt.</p> <p>Il ne s'agit pas d'une compensation mais d'une mise en compatibilité avec le SRCE Alsace du SCOT. Son déplacement se conforme aux réalités identifiées à l'époque par la Région Alsace. Concernant les OAP, il est rappelée qu'il s'agit d'ORIENTATIONS d'aménagement c'est-à-dire des projections d'aménagement. Donc effectivement, à l'heure actuelle, il ne s'agit que d'un trait sur une carte mais qui prendra corps au fur et à mesure de l'aménagement de la zone.</p> <p>Le corridor est évité dans la conception du projet comme étant un à secteur d'évitement. Sa préservation constitue donc une mesure</p>
--	--	--



	<p>S'interroge sur la pertinence de la multiplication des projets portuaires le long du Rhin et du Grand Canal d'Alsace</p> <p>Estime que le dossier ne tient pas suffisamment compte de l'enjeu de préservation de la TVB définies au SCOT et au PLU car il conduit à la modification du SCOT et du tracé du corridor du bois de Solvay pour le remplacer par un corridor au sud du terminal portuaire vers la Hardt.</p> <p>Considère que le corridor est un corridor compensatoire du projet d'extension de la plateforme de Solvay et regrette qu'il ne soit qu'un trait sur le plan des OAP sans réalité sur le terrain.</p>	<p>Il est également important de souligner que lors de la concertation préalable, Alsace Nature avait émis la même remarque alors que le dossier avait été consultable pendant 68 jours. Ainsi la durée totale de mise à disposition du public dépasse 3 mois et demi.</p> <p>Dans un contexte de lutte contre les Gaz à Effet de Serre (GES), le transport qui représente 30% de la production de GES doit répondre à un important objectif de décarbonation. Le Rhin constitue la première artère fluviale d'Europe. Il représente donc une alternative de choix au transport routier. Il est ainsi un atout majeur pour le territoire en termes d'économie et de transport des marchandises.</p> <p>Le projet respecte le SCOT en vigueur de 2019.</p> <p>La révision a permis d'intégrer les corridors définis dans le cadre du SRCE Alsace, en s'adaptant aux réalités du terrain par la suppression d'un corridor non fonctionnel (bois de Solvay) et son remplacement par un corridor fonctionnel (terminal sud) et de le renforcer par sa prolongation vers la Hardt.</p> <p>Il ne s'agit pas d'une compensation mais d'une mise en compatibilité avec le SRCE Alsace du SCOT. Son déplacement se conforme aux réalités identifiées à l'époque par la Région Alsace.</p> <p>Concernant les OAP, il est rappelé qu'il s'agit d'ORIENTATIONS d'aménagement c'est-à-dire des projections d'aménagement. Donc effectivement, à l'heure actuelle, il ne s'agit que d'un trait sur une carte mais qui prendra corps au fur et à mesure de l'aménagement de la zone.</p> <p>Le corridor est évité dans la conception du projet comme étant un à secteur d'évitement. Sa préservation constitue donc une mesure</p>
<p>Juge que le respect des orientations du PLU pour la création du corridor ne</p>		

		<p>Par ailleurs, le corridor est déjà protégé dans le règlement graphique par une trame au titre de l'article L151-23 du code de l'urbanisme, outil le plus adapté en matière de protection des continuités écologiques, qui dispose que « le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. Lorsqu'il s'agit d'espaces boisés, il est fait application du régime d'exception prévu à l'article L. 421-4 pour les coupes et abattages d'arbres.</p> <p>Il peut localiser, dans les zones urbaines, les terrains cultivés et les espaces non bâtis nécessaires au maintien des continuités écologiques à protéger et inconstructibles quels que soient les équipements qui, le cas échéant, les desservent. » Il n'est donc pas nécessaire de le transformer en EBC ni de changer son zonage.</p> <p>Il existe 3 grandes « familles » de mesures d'évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'évitement « d'opportunité » : faire ou ne pas faire le projet. La nécessité de décarbonation du transport de marchandises incite à l'utilisation du rail et du fluvial pour pallier le transport routier. Celle-ci ne peut pas être mise en œuvre compte tenu de la nature du projet. - L'évitement « géographique » : faire ailleurs ou faire moins. Le choix du site de projet constitue en lui-même une mesure d'évitement. En effet, en implantant le nouveau terminal portuaire sur une friche industrielle fléchée en zone d'urbanisation dans les différents documents locaux de planification et d'urbanisme depuis plusieurs décennies, les porteurs de projet évitent de fait d'urbaniser des zones agricoles ou naturelles. De plus, ce site est le seul en bord à quai avec le Grand Canal à hauteur du terrain naturel
<p>Affirme que le respect du SCOT et du PLU ne constitue pas de mesures d'évitement dans le sens réel d'évitement</p>		

		<p>Pour rappel, la principale caractéristique nécessaire à la faisabilité intrinsèque du projet réside dans la possibilité d'aménager le bord du Grand Canal. Les choix de sites alternatifs sont de fait très limités. Le site retenu à Ottmarsheim se situe sur une friche industrielle insérée dans le tissu urbain.</p> <p>L'évitement « technique » : faire autrement. Le projet d'origine a été modifié afin de tenir compte des spécificités du terrain et réduire la taille du projet dans un premier temps puis en modifiant le tracé de l'extension de la voie ferrée en évitant la partie sud de la zone d'implantation.</p> <p>Ainsi le PLU et le SCOT se sont attachés à traduire les deux premières familles d'évitement dans leurs orientations. Ainsi, le respect de ces documents constitue bien des mesures d'évitement.</p>
<p>Remet en cause l'avis de la MR Ae qui juge les mesures compensatoires insuffisantes</p>	<p>La MR Ae constitue l'autorité indépendante compétente pour émettre un avis que la qualité de l'évaluation environnementale d'un plan, programme ou projet. Il est de fait légitime que m2A et les porteurs du projet s'appuient sur l'avis de la MR Ae.</p>	
<p>Souhaite conditionner l'aménagement du terminal à la mise en œuvre de mesures compensatoires ambitieuses dans le règlement et les OAP, s'agissant de créer et ou renforcer le corridor qui relie le site à la Hardt</p>	<p>Le projet d'aménagement d'un nouveau terminal portuaire comprend des mesures compensatoires ambitieuses établies par des bureaux d'études compétents dans le cadre de l'étude d'impact du projet. Ces mesures ont été retranscrites dans le PLU d'Ottmarsheim à la fois par le zonage (classement en N des terrains concernés et la protection au titre de l'article L151-23 du code de l'urbanisme) et par les OAP qui reprennent in extenso les mesures environnementales préconisées dans l'étude d'impact. On rappelle que la MR Ae reconnaît le travail effectué sur ce dossier.</p> <p>De plus, le PLU en cours d'élaboration, en lien avec EuroRheinPorts, renforcera le corridor vers la Hardt. Il s'agit d'un engagement fort pris le</p>	



Conseil d'Agglomération de m2A dans son avis sur la DAE relative au projet.

Le Vice-Président
En charge de l'urbanisme

Rémy NEUMANN



ANNEXE 23

Préfecture du Haut-Rhin

- 1 DEC. 2023

Bureau des Enquêtes Publiques
et Installations Classées



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
et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme
d'Ottmarsheim emportée par déclaration de projet**

n MRAe 2023APGE107

Nom du pétitionnaire	Euro Rhein Ports
Commune	Ottmarsheim
Département	Haut-Rhin (68)
Objet de la demande	Aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim et mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim par déclaration de projet
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	27/07/23

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

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, et en application du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 modifiant l'article R.104-21 du code de l'urbanisme, l'autorité environnementale est, pour le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim porté par Euro Rhein Ports et pour la mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim par déclaration de projet, 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 commune d'Ottmarsheim et par Mulhouse Alsace Agglomération le 27 juillet 2023.

Conformément aux dispositions des articles R.122-7 du code de l'environnement et R.104-24 du code de l'urbanisme, l'agence régionale de santé (ARS) et le préfet du Haut-Rhin (DDT 68) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 12 octobre 2023, en présence de Julie Gobert, André Van Compermolle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre de l'IGEDD et président de la MRAe, d'Armelle Dumont, Christine Mesurolle, Catherine Lhote et Yann Thiébaud, membres de l'IGEDD, 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).

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, et en application du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 modifiant l'article R.104-21 du code de l'urbanisme, l'autorité environnementale est, pour le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim porté par Euro Rhein Ports et pour la mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim par déclaration de projet, 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 commune d'Ottmarsheim et par Mulhouse Alsace Agglomération le 27 juillet 2023.

Conformément aux dispositions des articles R.122-7 du code de l'environnement et R.104-24 du code de l'urbanisme, l'agence régionale de santé (ARS) et le préfet du Haut-Rhin (DDT 68) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 12 octobre 2023, en présence de Julie Gobert, André Van Compernelle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre de l'IGEDD et président de la MRAe, d'Armelle Dumont, Christine Mesurolle, Catherine Lhote et Yann Thiébaud, membres de l'IGEDD, 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).

I

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, et en application du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 modifiant l'article R.104-21 du code de l'urbanisme, l'autorité environnementale est, pour le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim porté par Euro Rhein Ports et pour la mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim par déclaration de projet, 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 commune d'Ottmarsheim et par Mulhouse Alsace Agglomération le 27 juillet 2023.

Conformément aux dispositions des articles R.122-7 du code de l'environnement et R.104-24 du code de l'urbanisme, l'agence régionale de santé (ARS) et le préfet du Haut-Rhin (DDT 68) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 12 octobre 2023, en présence de Julie Gobert, André Van Compermolle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre de l'IGEDD et président de la MRAe, d'Armelle Dumont, Christine Mesuroille, Catherine Lhote et Yann Thiébaud, membres de l'IGEDD, 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).

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

La société Euro Rhein Ports projette d'aménager un nouveau terminal pour le transport de marchandises par voie fluviale au port d'Ottmarsheim. Ce projet nécessite une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (MEC-PLU) d'Ottmarsheim.

Le projet a fait l'objet de l'avis de la MRAe n°2023APGE55 du 25 mai 2023. Le présent avis complète cet avis en ce qui concerne le projet. La MRAe a été saisie au titre de la procédure commune prévue par l'article L.122-14 du code de l'environnement⁶ sur le projet dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'aménager et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (MEC-PLU) d'Ottmarsheim emportée par déclaration de projet. L'Ae salue l'utilisation de cette procédure commune trop peu souvent suivie qui permet la présentation à l'enquête publique d'un dossier unique projet d'aménagement - MEC-PLU et facilite ainsi une meilleure compréhension par le public de la cohérence de l'ensemble des dispositions retenues dans le cadre du projet.

En ce qui concerne l'aménagement portuaire, le projet n'a pas été modifié depuis l'avis précédent. Les évolutions du dossier se limitent à l'ajout du mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, des pièces du permis d'aménager et de la déclaration de projet.

1.1 Les collectivités concernées par le projet

Ottmarsheim est une commune du département du Haut-Rhin qui fait partie de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » (M2A), couverte par le Schéma de cohérence territoriale (SCoT)⁷ de la région mulhousienne approuvé le 25 mars 2019.

La compétence urbanisme est exercée par la communauté d'agglomération. Ottmarsheim dispose d'un PLU approuvé le 22 octobre 2019. M2A a prescrit la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim par délibération du 31 janvier 2022.

M2A a par ailleurs prescrit l'élaboration d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) le 30 janvier 2023. Ce PLUi est actuellement au stade de l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durables (PADD).



Figure 1: Localisation

1.2 Le projet de MEC-PLU

L'objet principal de la MEC-PLU est de permettre l'implantation de constructions dans le secteur 1AUe (secteur d'extension à dominante d'activités industrielles et portuaires) à moins de 75 m de la route départementale 52, classée route à grande circulation.

L'article L.111-6 du code de l'urbanisme prévoit que « en dehors des espaces urbanisés de la

⁶ Extrait de l'article L.122-14 du code de l'environnement :

« Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L.122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune. »

⁷ Le schéma de cohérence territoriale a été créé par la loi solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000, modifiée par la loi urbanisme et habitat du 2 juillet 2003 et l'ordonnance du 17 juin 2020 relative à la modernisation des SCoT. C'est un outil de planification qui permet aux communes appartenant à un même bassin de vie, de mettre en cohérence leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des déplacements, de l'environnement, etc.

commune, les constructions et installations sont interdites dans une bande de [...] soixante-quinze mètres de part et d'autre des autres routes classées à grande circulation ». L'article L.122-8 du code de l'urbanisme dispose que le PLU « peut fixer des règles différentes de celles prévues à l'article L.122-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».

Le règlement écrit du PLU est modifié pour réduire le recul minimum des constructions à 40 m. L'étude prévue par la loi est présente dans le dossier, et ses prescriptions sont reprises dans les différents documents du PLU. L'Ae considère que l'étude présentée est satisfaisante.

La MEC-PLU comprend :

- la modification de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) portant sur le secteur 1AUe dans lequel est située la majeure partie du projet ;
- la modification de l'OAP « Paysage et trame verte et bleue » ;
- la modification du règlement écrit de la zone 1AUe concernant :
 - la distance minimale entre la route départementale 52 et les constructions qui est fixée à 40 m ;
 - la hauteur des clôtures sur rues qui ne pourront dépasser 2,5 m ;
 - les espaces libres non dévolus au stationnement ou aux circulations qui devront comporter des espaces verts à raison de 20 % au moins ;
 - le nombre minimal de places de stationnement pour les bâtiments industriels et les entrepôts ;
 - la largeur des voies qui ne peut pas être inférieure à 6 m ;
 - la gestion des eaux pluviales qui devra respecter la doctrine régionale⁸ ;
- la modification du règlement graphique qui augmente la hauteur maximale des constructions dans la zone 1AUe le long de la RD52 à 16 m, contre 12 m précédemment.



Figure 2: Schéma de l'OAP du secteur 1AUe

⁸ https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/doctrine_pluviale_grand_est-compressé.pdf

L'OAP du secteur 1AUe reprend les principes d'aménagement de la zone, en indiquant la localisation des bâtiments, des voiries et du corridor écologique au sud. Elle définit également des prescriptions paysagères et architecturales visant à favoriser une bonne intégration paysagère du projet, comme la variation des teintes des façades et la végétalisation des parcelles.

L'OAP « Paysage et trame verte et bleue » fixe des orientations spécifiques au corridor écologique identifié au sud du projet. Elle liste les espèces qui seront plantées pour renforcer ce corridor (Chêne pédonculé, Tilleul d'Europe, Érable plane, Frêne commun...).

Le dossier justifie l'intérêt général de la mise en compatibilité du PLU par sa nécessité pour permettre l'extension du port, ce qui aura des effets sur l'emploi, l'économie et l'environnement (réduction du trafic routier par le report vers le rail et la voie d'eau).

L'Ae considère que le dossier présenté à l'appui de la mise en compatibilité du PLU présente une analyse comparative de solutions alternatives, notamment en termes de choix de site, qui permet de conclure que le site retenu correspond à la solution de moindre impact environnemental.

Toutefois, l'Ae constate que les modifications de zonage qui résulteront de cette MEC-PLU peuvent encore présenter des faiblesses, dans la mesure où la constructibilité de la totalité des zones d'aménagement prévues par le projet ne semble pas entièrement assurée. En effet, l'emprise du futur quai d'amarrage se situe sur la rive gauche du Rhin canalisé qui est classée en zone naturelle N dans le PLU d'Ottmarsheim.

L'Ae recommande au pétitionnaire de s'assurer de la compatibilité du futur quai d'amarrage avec un classement en zone naturelle N du PLU.

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

2.1. Articulation avec les documents de planification

La compatibilité du projet avec les documents de planification a été traitée dans l'avis du 25 mai 2023 et n'appelle pas de remarque complémentaire, l'analyse présentée dans l'étude d'impact étant satisfaisante. La MEC-PLU n'ayant pas d'effet au-delà du projet, elle est également compatible avec les documents de rang supérieur.

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

L'étude des solutions alternatives et la justification du projet ont été traitées dans l'avis du 25 mai 2023 et n'appellent pas de remarque complémentaire, l'analyse présentée dans l'étude d'impact étant satisfaisante.

3. Analyse par thématiques environnementales de la prise en compte de l'environnement

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

L'Ae souligne que le Rhin et sa rive droite sont classés en Zone Natura 2000, avec un corridor écologique à protéger. Il conviendra donc de veiller à ce que les activités qui seront exercées dans la zone d'implantation du projet qui est située en rive gauche du Rhin sur le grand canal d'Alsace n'aient pas d'impact sur ces milieux remarquables. L'Ae constate que les indications du dossier ne permettent pas de s'en assurer à ce stade, en l'absence d'indications plus précises sur chacune des activités qui seront effectivement exercées.

L'Ae recommande à nouveau aux maîtres d'ouvrage d'actualiser et compléter l'étude d'impact au fur et à mesure de l'avancée de leurs opérations, préalablement au dépôt des demandes d'autorisation nécessaires, et ceci en application de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement⁹.

3.1.2. Les eaux superficielles et souterraines

Le dossier n'apportant pas d'élément nouveau sur les différents points concernant les eaux de surface et souterraines déjà détaillés dans son avis du 25 mai 2023, ***l'Ae recommande à nouveau aux maîtres d'ouvrage de :***

- ***compléter le dossier concernant les conséquences éventuelles sur le milieu aquatique des rejets d'eaux pluviales ou d'arrosage (grumes) provenant des activités du site ;***
- ***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 ;***
- ***s'engager dans une charte régionale d'entretien et gestion des espaces publics visant une labellisation de type « Zéro Phyto » pour l'ensemble du site.***

3.1.3. Les risques naturels et technologiques

Le dossier n'apportant pas d'indication nouvelle sur la nature et la quantité des produits qui seront transportés, stockés et manutentionnés, ***l'Ae recommande à nouveau aux maîtres d'ouvrage 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 proposer le cas échéant des mesures d'évitement et de réduction.***

3.1.4. Les trafics routiers ferroviaires et fluviaux

Dans son avis du 25 mai 2023, l'Ae recommandait au pétitionnaire d'analyser plus précisément les impacts du projet sur le risque de saturation du réseau autoroutier. Le dossier indique que l'augmentation du trafic routier, en tenant compte de la réduction du trafic due au report modal permis par le projet, est d'environ 20 poids lourds par jour, à comparer au trafic actuel sur l'A36 qui est de 4 800 poids lourds par jour.

Le dossier en conclut que l'impact du projet sur la saturation du réseau routier n'est pas significatif et l'Ae partage cet avis, sous réserve de l'appréciation des reports de trafic sur la route, en cas d'impossibilité de trafic fluvial au regard des crues et des niveaux d'étiage (voir ci-après).

9 Extrait de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement :

« Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette 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. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée ».

Dans son avis du 25 mai 2023, l'Ae recommandait au pétitionnaire de :

- tenir compte du changement climatique dans ses prévisions de trafic ;
- compléter l'étude d'impact avec un bilan complet 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, ou de proposer des mesures de compensation, si possible locales, des émissions nettes de gaz à effet de serre si le bilan est négatif.

Le dossier n'apporte pas d'analyse des évolutions des trafics ferroviaire et routier en cas d'impossibilité d'usage de la voie fluviale compte-tenu de l'évolution du climat (crue ou niveau d'étiage insuffisant).

En revanche, il apporte des données complémentaires, notamment sur les émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Les émissions annuelles sont estimées à un total de 19 413 tonnes équivalent CO₂ pour l'ensemble du trafic estimé (11 213 tonnes équivalent CO₂ pour les poids lourds, 438 tonnes équivalent CO₂ pour les véhicules légers, 3 399 tonnes équivalent CO₂ pour le trafic fluvial et 4 363 tonnes équivalent CO₂ pour le trafic ferroviaire), à comparer aux émissions évitées par la réduction du trafic poids lourds, estimées à 35 482 tonnes équivalent CO₂.

Le dossier indique qu'il n'est pas possible de réaliser un bilan carbone complet à ce stade d'avancement du projet. Le dossier présente une estimation du temps de retour du projet au regard des émissions de gaz à effet de serre qui ne peut être considérée à ce stade comme fiable puisqu'elle s'appuie sur un bilan partiel des émissions.

L'Ae recommande à nouveau au pétitionnaire de :

- **tenir compte du changement climatique dans ses prévisions de trafic pour chaque mode de transport en fonction des variations du débit du Rhin ;**
- **compléter l'étude d'impact avec un bilan complet 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, et 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

Ce point a été traité dans l'avis du 25 mai 2023 et n'appelle pas de remarque complémentaire.

METZ, le 12 octobre 2023

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

Jean-Philippe MORETAU

ANNEXE 24

Préfecture du Haut-Rhin

- 1 DEC. 2023

Bureau des Enquêtes Publiques
et Installations Classées



MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Avis délibéré sur le projet d'aménagement du
terminal sud du port d'Ottmarsheim (68) porté
par Euro Rhein Ports et sur la mise en
compatibilité du plan local d'urbanisme
d'Ottmarsheim emportée par déclaration de
projet

EURO RHEIN PORTS

Novembre 2023



SOMMAIRE

1	Avis détaillé.....	1
1.1	<i>Présentation générale du projet.....</i>	<i>1</i>
1.2	<i>Biodiversité et milieux naturels</i>	<i>1</i>
1.3	<i>Eaux superficielles et souterraines</i>	<i>1</i>
1.4	<i>Risques naturels et technologiques.....</i>	<i>2</i>
1.5	<i>Trafics routiers, ferroviaires et fluviaux.....</i>	<i>2</i>

1 AVIS DETAILLE

1.1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

L'Ae recommande au pétitionnaire de s'assurer de la compatibilité du futur quai d'amarrage avec un classement en zone naturelle N du PLU.

Le dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la commune d'Ottmarsheim est modifié avant enquête publique pour intégrer le futur quai en zone UE du PLU.

1.2 BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS

L'Ae recommande à nouveau aux maîtres d'ouvrage d'actualiser et compléter l'étude d'impact au fur et à mesure de l'avancée de leurs opérations, préalablement au dépôt des demandes d'autorisation nécessaires, et ceci en application de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement.

Le projet ne peut pas préciser actuellement les projets des lots privés et leurs aménagements. De fait, l'étude d'impact estime les incidences potentielles du projet global pour une appréhension générale du projet et de ses impacts. Ces incidences devront être actualisées par les porteurs de projet dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact en fonction des preneurs de lots et de leurs activités.

Les porteurs de projet seront informés de cette demande par le maître d'ouvrage.

1.3 EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

Le dossier n'apportant pas d'élément nouveau sur les différents points concernant les eaux de surface et souterraines déjà détaillés dans son avis du 25 mai 2023, l'Ae recommande à nouveau aux maîtres d'ouvrage de :

- compléter le dossier concernant les conséquences éventuelles sur le milieu aquatique des rejets d'eaux pluviales ou d'arrosage (grumes) provenant des activités du site ;
- 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 ;
- s'engager dans une charte régionale d'entretien et gestion des espaces publics visant une labellisation de type « Zéro Phyto » pour l'ensemble du site.

Compléments apportés partie CII – 1.5.5

Le projet ne peut pas préciser actuellement les projets des lots privés et leurs aménagements. De fait, l'étude d'impact estime les incidences potentielles du projet global (emprise, trafic, rejets,...) pour une appréhension générale du projet et de ses impacts.

Ces estimations devront être actualisées par les porteurs de projet dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact en fonction des preneurs de lots et de leurs activités (gestion des eaux pluviales, rejets particuliers, pollutions des sols, émissions dans l'air, risques, trafics induits,...).

Les porteurs de projet seront informés de cette demande par le maître d'ouvrage.

Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale

D'autre part, une augmentation ponctuelle du nombre de bateaux utilisés du fait d'un chargement moindre (pour garder un tirant d'eau compatible avec le niveau d'eau) permettra de maintenir les flux de marchandises sur la voie d'eau.

L'Ae recommande à nouveau au pétitionnaire de :

- compléter l'étude d'impact avec un bilan complet 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, et proposer des mesures de compensation, si possible locales, des émissions nettes de gaz à effet de serre, si le bilan est négatif.

Compléments apportés dans la partie CII – 3.4.3

Concernant les trafics autoroutiers, la DIR Est donne les chiffres pour l'année 2019. L'autoroute A36 enregistrerait 16 000 véhicules par jour en 2019 dont 30% de PL. L'autoroute est saturée autour de Mulhouse où le trafic est d'environ 96 000 véhicules/jour dont environ 15% de PL. Les trafics sur le secteur sont en augmentation.

Le projet prévoit un trafic généré de 200 camions et 400 voitures par jour.

En parallèle, il est prévu environ la réduction de 66 000 PL par an environ avec une répartition d'environ 50% avec le fret fluvial et 50% avec le fret ferroviaire, ce qui équivaut à 180 PL par jour. Les déplacements évités sont des grands axes de transit passant globalement par l'A36.

De fait, l'augmentation résiduelle est d'environ 20PL /jour ce qui est non significatif pour un risque de saturation du réseau autoroutier.

Compléments intégrés dans la partie CII - 3.8.4

L'étude d'impact permet de mettre en évidence une estimation des émissions de GES liées au projet en prenant des hypothèses par rapport aux données connues. Ces éléments pourront être précisés par les preneurs de lots en cas d'actualisation de l'étude d'impact avec des données plus précises.

Il n'est pas possible de réaliser un véritable bilan carbone à ce stade d'avancement du projet (données indisponibles) pour une évaluation pertinente.

Pour les travaux, les seules données connues sont les constructions et voiries ainsi que le déstockage dans les sols :

Elément	Facteur d'émission (base carbone ADEME) en kg CO2e/m ²	Quantité estimée	Emission (TegCO2)
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
Voies TC4 (hypothèse de 200 PL / jour) semi-rigide	198	107830 m ²	21 350
Total des émissions des constructions			49 150 TegCO2

Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale

Par rapport aux émissions annuelles liées à l'exploitation du terminal Sud, les estimations de l'étude d'impact peuvent être précisées pour mettre en évidence une émission annuelle du projet avec les données connues :

- Distance moyenne des déplacements VL (déplacements domicile-travail) : 50 km/jour
- Distance moyenne des bateaux : Ottmarsheim – Rotterdam par les voies fluviales : 800 km
- Distance moyenne des trains : Ottmarsheim – Rotterdam : 800 km
- Distance moyenne des PL évitée : Ottmarsheim – Rotterdam par la route : 700 km
- Distance moyenne des déplacements PL : 200 km/jour

Les émissions projetées peuvent donc être précisées :

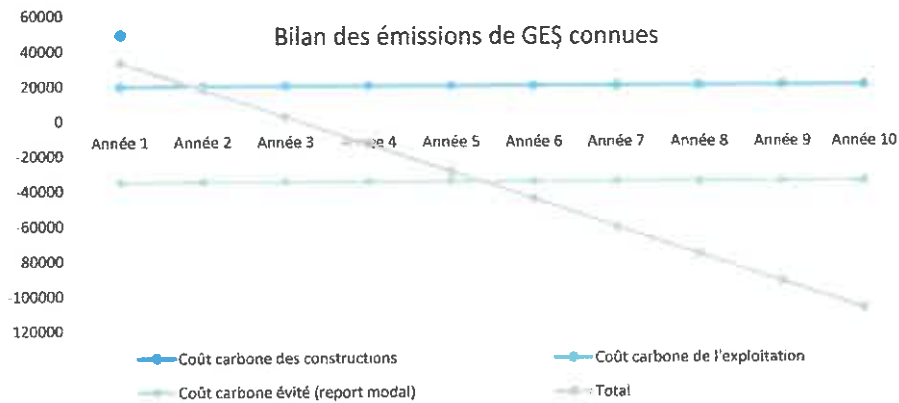
- Emissions annuelles durant la phase d'exploitation :

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 pour une distance moyenne de 200 km	11 212 800 kgCO ₂ /an
Trafic VL	0,12 kgCO ₂ e/VL/km	200/jour pour une distance moyenne de 50 km	438 000 kgCO ₂ /an
Trafic fluvial	29,1 kgCO ₂ e/bateau/km	150 /an pour une distance moyenne de 800 km	3 398 880 kgCO ₂ /an
Trafic ferroviaire induit	10,1 gCO ₂ /tonnes/km 6,06 kgCO ₂ /bateau/km	Environ 900 trains/an pour une distance moyenne de 800 km	4 363 200 kgCO ₂ /an
Total des émissions annuelles			19 721 teqCO ₂ /an

- Emissions annuelles évitées durant la phase d'exploitation :

Elément	Facteur d'émission (base carbone ADEME)	Quantité estimée	Emission
Trafic PL évité	0,768 kgCO ₂ e/PL/km	66 000 PL/an pour une distance moyenne de 700 km	35 482 teqCO ₂ /an

Bilan :



Le bilan des émissions de GES atteint un solde neutre au début de la troisième année et devient négatif à partir de la quatrième année. Ce projet permet donc de participer à la transition écologique du territoire et à la réduction des GES.

Par ailleurs, il est important de noter que les évolutions techniques du fret fluvial tendent vers une décarbonation des bateaux avec par exemple le groupe Rhénus, qui travaille sur des pousseurs-barge à faibles émissions (piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène, batteries lithium-ion évolutives, moteurs de dernière génération de type VI, ...).

Ce bilan de GES pourra être aussi être actualisé dans le cadre d'une actualisation d'étude d'impact, pour le préciser en fonction des activités implantées sur le projet et leurs émissions.

ANNEXE 25



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

WSA Oberrhein
Stefan-Meier-Straße 4-6 · 79104 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 57 - Wasserstraßen
Bissierstraße 7
79114 Freiburg i. Br.

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsamt Oberrhein

Stefan-Meier-Straße 4-6
79104 Freiburg

C 8, 3
68159 Mannheim

Ihr Zeichen

Mein Zeichen
3511SB3-213.2-999-
Rh/Rheinhafen Ottmarsheim -
Frankreich

Datum
30. April 2024

Armin Fink
Telefon +49 761 2718-3433
Telefax +49 761 2718-3155

Zentrale +49 761 2718-0
Telefax +49 761 2718-3155
wsa-oberrhein@wsv.bund.de
www.wsa-oberrhein.wsv.de

In Anwendung des Leitfadens zu der grenzüberschreitenden Beteiligung der Préfecture du Haut-Rhin über das Vorhaben einer Erweiterung des Rheinhafens Ottmarsheim (Terminal Süd) mit der Errichtung eines neuen Terminals

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Umhey,

ich bedanke mich für die Gelegenheit zu einer Stellungnahme für die Erweiterung des Rheinhafens Ottmarsheim.

Die Firma Euro Rhein Ports hat einen Antrag auf Umweltgenehmigung und einen Antrag auf Erschließungsgenehmigung für die Errichtung eines dritten Hafenterminals am Hafengelände von Ottmarsheim bei der Präfektur in Colmar eingereicht.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein (WSA ORh) plant für die Maßnahme Langfristige Sicherung der Geschiebezugabe (LSG) in Iffezheim (Grundlage sind die Verträge zwischen Frankreich und Deutschland), Liegeplätze und eine Verladeanlage auf der gegenüber liegenden Seite des neuen Terminal Süd Hafen Ottmarsheim. Die Liegeplätze und die Verladeanlage werden zu dem Abtransport des anfallenden Kiesmaterial (Geschiebematerials), das beim Bau der Rückhalteräume für das Integrierte Rheinprogramm Weil-Breisach gewonnen wird, benötigt.

Die Pläne der LSG wurden bereits den französischen TÖB's und internationalen Stellen vorgestellt:

- Präfektur
Schreiben vom 2012-01-17
- Gemeinde Ottmarsheim
2018-10-04 „Certificat d'Urbanisme Operationnel“
- DREAL
laufende Abstimmung, zuletzt Mai vom 2024-03-14

Datenschutzhinweis:
Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend der Datenschutzerklärung des WSA verarbeitet. Diese können Sie über folgenden Link auf dem Internetauftritt des WSA abrufen: <https://www.wsa-oberrhein.wsv.de/807-Datenschutz>.
Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch auch in Textform übermittelt werden.

Bankverbindung
Bundeskasse
Dienstort Trier
IBAN: DE81 5900 0000 0059
0010 20
BIC: MARKDEF 1590

Seite 1 von 2



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

- PLU / Gemeinden / Mulhouse Alsace Agglomération
Vorstellung der LSG am 2017-11-17
- VNF
zuletzt Mail vom 2019-10-02
über die Nutzungsvereinbarung (Convention d'occupation tempo-
raire)
- EDF
zuletzt Besprechung am 2019-12-04 bzw. Mail vom
- ZKR
Vorstellung der Liegestellen Ottmarsheim in der ZKR am 2018-03-
27
- Ausschuss A und Ständige Kommission
regelmäßige Berichte

Nachfolgend meine Stellungnahme.

Es ist zu beachten, dass sich durch den Platzbedarf der ausgewiesenen Fahrinne, der liegenden Schiffe, durch die an- und ablegende Schiffe und durch rangierende Schiffe sowie durch die Scheuseneinfahrt/-ausfahrt, ein Konfliktpotenzial entstehen kann. Des Weiteren müssen Schiffe in der Nähe Wendemanöver durchführen.

Bei der Erweiterung des Rheinhafens Ottmarsheim ist darauf zu achten das beide Maßnahmen (Erweiterung des Rheinhafens und die Liegestellen für die Langfristige Sicherung der Geschiebezugabe), unter der Berücksichtigung der durchgehenden Schifffahrt und der Schieuse, genehmigt werden können. Die kumulative Wirkung beider Maßnahmen auf die lokale Navigation ist zu beachten.

Aus den vorgenannten Gründen bitte ich das WSA ORh im weiteren Verlauf des Verfahrens zu beteiligen und zu informieren.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Amin Fink

Seite 2 von 2



EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

ANNEXE 26



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**

Regionalverband Südlicher Oberrhein, Reichsgrafenstraße 19, 79102 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg
Herr Michael Umhey, Referat 57
79083 Freiburg i. Br.

– ausschließlich per E-Mail an michael.umhey@rpf.bwl.de –

Grenzüberschreitende Beteiligung: Hafenerweiterung Ottmarsheim (Terminal Sud)

Ihre E-Mail vom 04.04.2024

Sehr geehrter Herr Umhey,

wir danken Ihnen für die Beteiligung am o.g. Verfahren und die Möglichkeit der Stellungnahme.

Das Vorhaben entspricht den im Regionalplan Südlicher Oberrhein (Plan-satz 4.1.0 Abs. 3), im „Verkehrspolitischen Leitbild der Oberrheinkonferenz“ (Leitsatz 1.a) sowie in der „Strategie 2030 für die Trinationale Metropolregion Oberrhein“ (Kapitel II, Nr. 13) aufgeführten Festlegungen, die Priorität im Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße zu legen und die umweltfreundlichen Anteile des umweltfreundlichen Güterverkehrs zu steigern.

Mit Blick auf eine kohärente Raumentwicklung am Oberrhein ist dabei auch dem grenzüberschreitenden/rheinquerenden Freiraumverbund Beachtung zu schenken. Wir stellen fest, dass das in Chalampé beginnende Siedlungsband von über 6 km Länge parallel zum Rhein mit der nun vorgelegten Planung gefestigt wird.

Unmittelbar vom Regionalverband Südlicher Oberrhein zu vertretene Belange sind nicht betroffen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Benjamin Blaser

Datum
06.05.2024

Ansprechpartner
Benjamin Blaser

Durchwahl
0761 70327-39

E-Mail
blaser@rvso.de

Unser Zeichen

Regionalverband
Südlicher Oberrhein
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg

Tel. 0761 70327-0
E-Mail rvso@rvso.de

www.region-suedlicher-oberrhein.de

ANNEXE 27



LANDRATSAMT
BREISGAU-
HOCHSCHWARZWALD

Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald
Stadtstraße 2, 79104 Freiburg i. Br.

Mairie d'Ottmarsheim
A l'attention de Monsieur Francis KOLB,
commissaire enquêteur
20 rue du Général de Gaulle
68490 OTTMARSHEIM

Gewerbeaufsicht Fachbereich 450
Oliver Wolf
Stadtstraße 3, 79104 Freiburg i. Br.
Zimmernummer: 205

Telefon: 0761 2187-4500
Telefax: 0761 2187-774599
E-Mail: gewerbeaufsicht@lkbh.de

Sprechzeiten:
nach Vereinbarung

**Leitfaden zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei umweltrelevanten Vorhaben
wie Plänen und Programmen;
Firma EURO RHEIN PORTS SA, 68100 MULHOUSE (Département du Haut-Rhin)
PROJEKT ZUM AUSBAU DES SÜDLICHEN TERMINALS IM HAFEN VON OTTMARSHEIM**

Freiburg, den 03.05.2024
Unser Zeichen: 450.0.00

Sehr geehrter Herr KOLB,

der Fachbereich 450 – Gewerbeaufsicht – des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald nimmt
zum Antrag der Firma Euro Rhein Ports SA, Mulhouse, wie folgt Stellung:

Wesentliche der Stellungnahme zugrundeliegende Unterlagen sind:

- BEKANNTMACHUNG ÜBER DIE EINLEITUNG EINER EINZIGEN ÖFFENTLICHEN UNTERSUCHUNG - Projekt zum Ausbau des Südterminals im Hafen von Ottmarsheim (68) auf einer Fläche von ca. 24 ha
- ANTRAGSDOSSIER FÜR EINE UMWELTGENEHMIGUNG - PROJEKT ZUM AUSBAU DES SÜDLICHEN TERMINALS IM HAFEN VON OTTMARSHEIM, TEIL B: NICHT-TECHNISCHE ANMERKUNG, Stand Dezember 2023, 19 Seiten
- LOKALER STADTENTWICKLUNGSPLAN (PLU), Projekterklärung mit Vereinbarkeit des PLU, Nicht-technische Zusammenfassung der Umweltprüfung des Projekts, Stand Januar 2023 (20 Seiten),

Zentrale: 0761 2187-0 • www.breisgau-hochschwarzwald.de • poststelle@lkbh.de
Secure E-Mail: epost@lkbh.de • Do-Mail: poststelle@lkbh.de-mail.de
Sparkasse Freiburg-Nördlicher Breisgau • IBAN: DE61 6805 0101 0002 1003 55 • BIC: FRSPDE33
Postbank Karlsruhe • IBAN: DE30 6601 0075 0003 7277 58 • BIC: PBNKDEFF

EuroRheinPorts : Enquête publique unique relative à une demande d'autorisation environnementale, permis d'aménager et une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant le projet d'aménagement du terminal sud d'Ottmarsheim.
Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

Mit der geplanten Erweiterung des Rheinhafens Ottmarsheim durch die Euro Rhein Ports SA soll im Wesentlichen die Entwicklung einer trimodalen Verbindung zur Verringerung des Frachtaufkommens auf der Straße erreicht werden.

Gleichzeitig soll durch das Projekt der Zugang zur Binnenschiffahrtsstraße für lokale, insbesondere landwirtschaftliche Unternehmen eröffnet werden.

Das bestehende Hafen-Infrastrukturangebot soll konsolidiert und neue Dienstleistungen entwickelt werden.

Der östliche Teil des Plangebietes mit einer Fläche von ca. 10 ha wird eine Kaianlage erhalten und ist für einen Betreiber eines Containerterminals vorgesehen der ein Logistiklager mit großer Kapazität von ca. 40.000 m² errichten wird.

Das Terminal ist durch einen internen Gleisanschluss erschlossen ist und befindet sich direkt an einem Eisenbahn- und Binnenschiffterminal mit Lagerkapazitäten für volle und leere Container. Die Güter werden hauptsächlich über den Schienenweg angeliefert, der Ab- bzw. Weitertransport erfolgt direkt am Standort über die Schiene oder die Binnenschiffahrt.

Das westlich gelegene Grundstück soll für ein industrielles Sägewerk mit mindestens 7 ha für Gebäude und ca. 1 ha für die Lagerung von Holzstämmen. Durch diese Anlage wird die Verwertung von Buchenholz direkt am Standort (Sägen, Herstellung von "gebrauchsfertigen" Produkten) ermöglicht. Die Anlage wird ebenfalls direkt vom Eisenbahnterminal bedient und für ihre Materialflüsse mit dem Hafenterminal verbunden sein.

Für das Vorhaben wurden mehrere alternative Standorte analysiert, maßgeblicher Faktor für die Planung ist die unmittelbare Nähe zum Grand Canal d'Alsace.

Nach Abwägung aller relevanten Punkte erscheint "Ottmarsheim Sud" in der Gemeinde Ottmarsheim als das für die Planungen am besten geeignet.

Der zur Stellungnahme vorgelegte Antrag betrifft insbesondere folgende Punkte:

- Die Schaffung eines neuen Kreisverkehrs auf der Rue du Jura mit zwei Zufahrten zu den beiden Teilen des Plangebietes
- Die Schaffung einer Dalben-Anlegebrücke;
- Die Schaffung eines 260 m langen Ro-Ro Kais am Terminal 2;
- Die Errichtung eines Containerportals,
- Die Errichtung eines Eisenbahnknotens zur Ergänzung des bestehenden kaimahen Eisenbahnknotens, sodass Container direkt von Schiffen auf Züge und umgekehrt umgeladen werden können.

Der Abstand zur deutsch-französischen Grenze beträgt ca. 500 m (Mitte des Rheins), zur nächstgelegenen geschlossenen Wohnbebauung auf deutscher Seite in Steinstadt knapp 2,4 km. Der nächste Ort mit größerer Menschenansammlung (Dreiländer-Camping Gugel) ist ca. 2,5 km entfernt.

Für die geplante Anlage wurde eine Betrachtung der Umweltauswirkungen durchgeführt, getrennt nach Bauphase und Betriebsphase.

In allen Fällen sind die Auswirkungen eher kleinräumig begrenzt. Relevante Auswirkungen auf deutsches Hoheitsgebiet sind sehr unwahrscheinlich.

Wir gehen davon aus, dass bei den jeweils konkreten Bauvorhaben innerhalb des Plangebietes (Sägewerk und Containerterminal mit Logistikkager) eine erneute Beteiligung der Behörden auf deutscher Seite erfolgen wird, innerhalb derer die jeweils konkreten Auswirkungen der Vorhaben beurteilt werden.

Fazit

Die konzeptionelle Ausrichtung der geplanten Anlage ist aus unserer Sicht nachvollziehbar und plausibel. Gemäß der vorgelegten nichttechnischen Zusammenfassung sind die Umweltauswirkungen (Lärm, Luftschadstoffe, Licht) des Vorhabens insgesamt als unwesentlich einzustufen, insbesondere durch die entsprechende Vorbelastung der bereits bestehenden Betriebe sowie dem Verkehr (A36 und RD52). Grenzüberschreitende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald sind regelmäßig nicht zu erwarten.

Relevante schädliche Auswirkungen durch Betriebsstörungen, Havarien oder Brände, ausgehend von der geplanten Anlage, auf deutsches Hoheitsgebiet sind als sehr unwahrscheinlich einzustufen.

Die Gewerbeaufsicht des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald hat nach Bewertung der Angaben aus den Antragsunterlagen keine Bedenken zu dem Vorhaben vorzutragen und auch keine weiteren Hinweise oder Anregungen.

Für Rückfragen steht die Gewerbeaufsicht selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver WOLF Digital unterschrieben von Oliver WOLF
Datum: 2024.05.06 10:25:11
+02:00'

gez. Oliver WOLF
Leitung Fachbereich Gewerbeaufsicht

Anlagen

- A1 - Arbeitsübersetzung der Stellungnahme

A1 - Arbeitsübersetzung der Stellungnahme

Hinweis: Dies ist eine Arbeitsübersetzung zur schnellen Orientierung. Diese Übersetzung ist nicht zur Veröffentlichung vorgesehen, sondern nur zum Dienstgebrauch bestimmt. Wegen eventueller Details verweisen wir auf den Originaltext der Stellungnahme.

A1 - Traduction de l'avis

Remarque: il s'agit d'une traduction de travail destinée à une orientation rapide. Cette traduction n'est pas destinée à être publiée, mais uniquement à l'usage officiel. Pour d'éventuels détails, nous vous renvoyons au texte original de l'avis.

Cher Monsieur KOLB,

Le service 450 - Inspection du travail - du Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald prend position comme suit sur la demande de la société Euro Rhein Ports SA, Mulhouse:

Les principaux documents sur lesquels se fonde l'avis sont les suivants :

- ANNONCE DE L'OUVERTURE D'UNE SEULE ENQUÊTE PUBLIQUE - Projet d'extension du terminal sud du port d'Ottmarsheim (68) sur une surface d'environ 24 ha.
- DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT - PROJET D'EXPANSION DU TERMINAL SUD DU PORT D'OTTMARSHEIM, PARTIE B : NOTES NON TECHNIQUES, état décembre 2023, 19 pages
- PLAN LOCAL D'AMENAGEMENT URBAIN (PLU), déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, résumé non technique de l'évaluation environnementale du projet, situation janvier 2023 (20 pages),

Le projet d'extension du port rhénan d'Ottmarsheim par l'Euro Rhein Ports SA a pour objectif principal de développer une liaison trimodale afin de réduire le volume de marchandises transportées par la route.

Parallèlement, le projet vise à ouvrir l'accès à la voie fluviale aux entreprises locales, notamment agricoles.

L'offre d'infrastructures portuaires existante sera consolidée et de nouveaux services seront développés.

La partie est de la zone d'aménagement, d'une superficie d'environ 10 ha, sera dotée d'un quai et sera destinée à un opérateur de terminal à conteneurs qui construira un entrepôt logistique d'une grande capacité d'environ 40.000 m².

Le terminal est desservi par une voie ferrée interne et se trouve directement à côté d'un terminal ferroviaire et fluvial avec des capacités de stockage pour des conteneurs pleins et vides.

Les matériaux sont principalement livrés par voie ferroviaire, le transport de sortie ou le transport ultérieur s'effectuant directement sur le site par voie ferroviaire ou fluviale.

A1 - Arbeitsübersetzung der Stellungnahme

Hinweis: Dies ist eine Arbeitsübersetzung zur schnellen Orientierung. Diese Übersetzung ist nicht zur Veröffentlichung vorgesehen, sondern nur zum Dienstgebrauch bestimmt. Wegen eventueller Details verweisen wir auf den Originaltext der Stellungnahme.

A1 - Traduction de l'avis

Remarque: il s'agit d'une traduction de travail destinée à une orientation rapide. Cette traduction n'est pas destinée à être publiée, mais uniquement à l'usage officiel. Pour d'éventuels détails, nous vous renvoyons au texte original de l'avis.

Cher Monsieur KOLB,

Le service 450 - Inspection du travail - du Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald prend position comme suit sur la demande de la société Euro Rhein Ports SA, Mulhouse:

Les principaux documents sur lesquels se fonde l'avis sont les suivants :

- ANNONCE DE L'OUVERTURE D'UNE SEULE ENQUÊTE PUBLIQUE - Projet d'extension du terminal sud du port d'Ottmarsheim (68) sur une surface d'environ 24 ha.
- DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT - PROJET D'EXPANSION DU TERMINAL SUD DU PORT D'OTTMARSHEIM, PARTIE B : NOTES NON TECHNIQUES, état décembre 2023, 19 pages
- PLAN LOCAL D'AMENAGEMENT URBAIN (PLU), déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, résumé non technique de l'évaluation environnementale du projet, situation janvier 2023 (20 pages),

Le projet d'extension du port rhénan d'Ottmarsheim par l'Euro Rhein Ports SA a pour objectif principal de développer une liaison trimodale afin de réduire le volume de marchandises transportées par la route.

Parallèlement, le projet vise à ouvrir l'accès à la voie fluviale aux entreprises locales, notamment agricoles.

L'offre d'infrastructures portuaires existante sera consolidée et de nouveaux services seront développés.

La partie est de la zone d'aménagement, d'une superficie d'environ 10 ha, sera dotée d'un quai et sera destinée à un opérateur de terminal à conteneurs qui construira un entrepôt logistique d'une grande capacité d'environ 40.000 m².

Le terminal est desservi par une voie ferrée interne et se trouve directement à côté d'un terminal ferroviaire et fluvial avec des capacités de stockage pour des conteneurs pleins et vides.

Les matériaux sont principalement livrés par voie ferroviaire, le transport de sortie ou le transport ultérieur s'effectuant directement sur le site par voie ferroviaire ou fluviale.

A1 - Arbeitsübersetzung der Stellungnahme

Hinweis: Dies ist eine Arbeitsübersetzung zur schnellen Orientierung. Diese Übersetzung ist nicht zur Veröffentlichung vorgesehen, sondern nur zum Dienstgebrauch bestimmt. Wegen eventueller Details verweisen wir auf den Originaltext der Stellungnahme.

A1 - Traduction de l'avis

Remarque: il s'agit d'une traduction de travail destinée à une orientation rapide. Cette traduction n'est pas destinée à être publiée, mais uniquement à l'usage officiel. Pour d'éventuels détails, nous vous renvoyons au texte original de l'avis.

Cher Monsieur KOLB,

Le service 450 - Inspection du travail - du Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald prend position comme suit sur la demande de la société Euro Rhein Ports SA, Mulhouse:

Les principaux documents sur lesquels se fonde l'avis sont les suivants :

- ANNONCE DE L'OUVERTURE D'UNE SEULE ENQUÊTE PUBLIQUE - Projet d'extension du terminal sud du port d'Ottmarsheim (68) sur une surface d'environ 24 ha.
- DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT - PROJET D'EXPANSION DU TERMINAL SUD DU PORT D'OTTMARSHEIM, PARTIE B : NOTES NON TECHNIQUES, état décembre 2023, 19 pages
- PLAN LOCAL D'AMENAGEMENT URBAIN (PLU), déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, résumé non technique de l'évaluation environnementale du projet, situation janvier 2023 (20 pages),

Le projet d'extension du port rhénan d'Ottmarsheim par l'Euro Rhein Ports SA a pour objectif principal de développer une liaison trimodale afin de réduire le volume de marchandises transportées par la route.

Parallèlement, le projet vise à ouvrir l'accès à la voie fluviale aux entreprises locales, notamment agricoles.

L'offre d'infrastructures portuaires existante sera consolidée et de nouveaux services seront développés.

La partie est de la zone d'aménagement, d'une superficie d'environ 10 ha, sera dotée d'un quai et sera destinée à un opérateur de terminal à conteneurs qui construira un entrepôt logistique d'une grande capacité d'environ 40.000 m².

Le terminal est desservi par une voie ferrée interne et se trouve directement à côté d'un terminal ferroviaire et fluvial avec des capacités de stockage pour des conteneurs pleins et vides.

Les matériaux sont principalement livrés par voie ferroviaire, le transport de sortie ou le transport ultérieur s'effectuant directement sur le site par voie ferroviaire ou fluviale.

ANNEXE 28

Neuenburg am Rhein



Der Bürgermeister · Rathausplatz 5 · 79395 Neuenburg am Rhein

Regierungspräsidium Freiburg
Herrn
Michael Umhey
Referat 57 - Wasserstraßen
Bissierstraße 7
79114 Freiburg i. Br.

Stadt Neuenburg am Rhein
Rathausplatz 5
79395 Neuenburg am Rhein
Tel.: +49 (0) 76 31 - 791 - 100
Fax: +49 (0) 76 31 - 791 - 200
stadtverwaltung@neuenburg.de

03.05.2024

Grenzüberschreitende Beteiligung: Hafenerweiterung Ottmarsheim (Terminal Sud)

Sehr geehrter Herr Umhey,

vielen Dank für die Beteiligung der Stadt Neuenburg am Rhein am Verfahren der Hafenerweiterung Ottmarsheim (Terminal Sud).

Zu dieser Hafenerweiterung möchten wir folgende Stellungnahme abgeben:

Es werden zahlreiche Aussagen zur Bewältigung möglicher Auswirkungen und zu Ausgleichsmaßnahmen für die Umwelt gemacht. Es ist wichtig und wird positiv bewertet, dass diese Belange gesehen und gewürdigt werden.

Da die Stadt Neuenburg am Rhein durch Lärmimmissionen des Bauvorhabens beeinträchtigt werden kann, bitten wir Sie, die zuständige Préfecture zu informieren, damit ggf. geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen getroffen werden können.

Es sollte versucht werden, mögliche Emissionen und Immissionen verträglich zu gestalten und so weit wie möglich zu reduzieren.

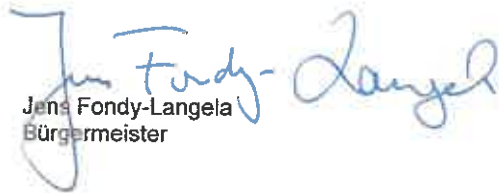
Des Weiteren ist darauf zu achten, dass ein Gefahrenabwehrkonzept erstellt wird. In den uns übermittelten Unterlagen wurde weder ein solches Gefahrenabwehrkonzept noch eine Gefährdungsanalyse für den Betrieb des Terminals vorgelegt.

Diese Konzepte und Analysen könnten auch die Bedenken hinsichtlich möglicher Gefahrgüter und deren Lagerung und Transport minimieren.

www.neuenburg.de

Es ist uns ein Anliegen, dass wir auch in Zukunft in die grenzüberschreitenden Verfahren mit einbezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen


Jens Fondy-Langela
Bürgermeister

