



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 2023



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 réfléchie 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/Märkt.

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.

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.

Concernant les trafics autoroutiers, la DIR Est donne les chiffres pour l'année 2019. L'autoroute A36 enregistrait 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.

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.

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 kgCO ₂ e/m ²	Quantité estimée	Emission (TegCO ₂)
Changement d'affectation des sols direct (prairie vers imperméabilisés)	29	20 ha	5 800
Bâtiments industriels structure métallique	275	80 000 m ²	22 000
Voies TC4 (hypothèse de 200 PL / jour) semi-rigide	198	107830 m ²	21 350
Total des émissions des constructions			49 150 TegCO ₂

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 :

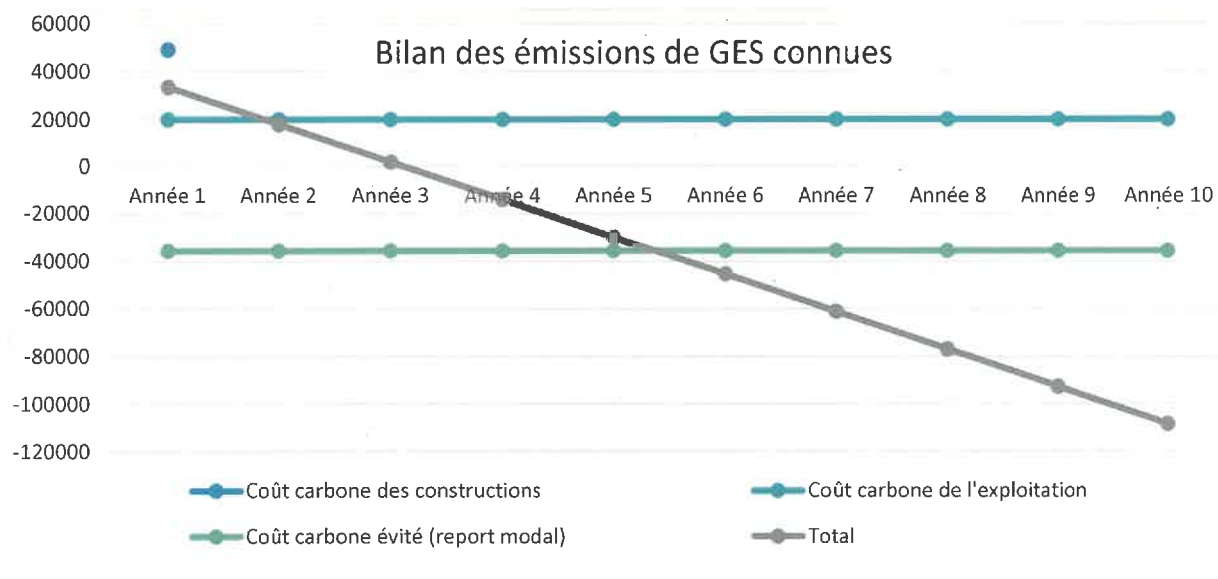
- Emissions annuelles durant la phase d'exploitation :

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 tegCO ₂ /an

- Emissions annuelles évitées durant la phase d'exploitation :

Elément	Facteur d'émission (base carbone ADEME)	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, ...).