



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable relative au projet Euro3Lys à Saint-Louis (68)

n°Ae : 2017-82

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 20 décembre 2017 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la demande de cadrage préalable relative au projet Euro3Lys à Saint-Louis (68).

Étaient présents et ont délibéré : Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, François Duval, François Letourneux, Gabriel Ullmann.

* *

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-4 du code de l'environnement, l'Ae a été saisie pour avis sur une demande de cadrage préalable par le préfet du Haut-Rhin, le dossier ayant été reçu complet le 19 octobre 2017.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

L'Ae a consulté par courriers en date du 23 octobre 2017 :

- *le préfet du Haut-Rhin, et a pris en compte sa réponse en date du 24 novembre 2017,*
- *le directeur général de l'Agence régionale de santé de Grand Est, et a pris en compte sa réponse en date du 5 décembre 2017.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 23 octobre 2017 :

- *le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Grand Est, et a pris en compte sa réponse en date du 24 novembre 2017.*

Sur le rapport de Charles Bourgeois et Véronique Wormser, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. 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).

Si le maître d'ouvrage le requiert avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité préfectorale compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L. 122-1-2 du code de l'environnement) ; cette dernière autorité consulte l'autorité environnementale. Le présent document expose l'avis de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement.

L'avis de l'Ae exprimé ici résulte de son analyse du projet tel qu'il lui a été présenté et des questions qui lui ont été posées par les maîtres d'ouvrage. Les réponses apportées ne préjugent pas des analyses et des études que devra mener le maître d'ouvrage pour respecter les autres prescriptions qui s'appliquent en matière d'étude d'impact qui, n'ayant pas fait l'objet de questions de cadrage, ne sont pas évoquées ici².

Il rappelle le projet et son contexte, expose les réponses de l'Ae aux questions posées, et ajoute d'autres éléments de cadrage qui lui sont apparus utiles.

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet Euro3Lys objet de la demande de cadrage préalable consiste en l'aménagement d'une zone de 160 ha au nord de la commune de Saint-Louis dans le Haut-Rhin, devant accueillir des activités commerciales, tertiaires et des logements et nécessitant des aménagements routiers et la prolongation d'une ligne de tramway.

1.1 Contexte du projet

La communauté d'agglomération de Saint Louis (« Saint-Louis Agglomération »³) se situe au sud du département du Haut-Rhin ; elle est frontalière de l'Allemagne à l'est et de la Suisse au sud, jouxtant la ville de Bâle.

Elle rassemble 40 communes représentant une superficie d'environ 270 km² et une population de plus de 78 000 habitants⁴, dont 35 % sont regroupés en limite sud-est du territoire dans les deux pôles urbains principaux, Saint-Louis et Héningue, représentant 7 % de la surface du territoire.

Saint-Louis agglomération fait partie de l'agglomération de Bâle qui accueille, en particulier dans sa partie suisse, un nombre important d'activités industrielles. L'agglomération de Bâle porte, en lien avec l'Eurodistrict Trinationnel de Bâle (ETB)⁵, un projet d'agglomération comportant notamment des projets d'infrastructures en faveur du développement durable et menés à l'échelle de l'agglomération. L'extension de la ligne 3 du tram bâlois⁶ jusqu'à Saint-Louis en est un exemple.

² Ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage de présenter une évaluation environnementale complète, proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis, respectant l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en la matière, notamment en application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

³ Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) créé le 1^{er} janvier 2017 par la fusion de la communauté d'agglomération des Trois Frontières, de la communauté de communes du Pays de Sierentz et de la communauté de communes de la Porte du Sundgau.

⁴ En 2014, chiffres du site de l'agglomération

⁵ Créé en 2007, il s'agit d'une association rassemblant des territoires suisses, allemands et français ; sa mission est de développer et d'approfondir la coopération transfrontalière par le biais de projets ou d'actions bi ou trinationalaux, et notamment de renforcer un bassin de vie et un espace économique à dimension européenne (source : <http://www.eurodistrictbasel.eu/fr/tout-sur-letb/objectifs.html>). Il rassemble 226 communes représentant environ 800 000 habitants.

⁶ Première ligne de tramway transnationale mise en service le 9 décembre 2017. Un projet de RER trinational est également en cours.

Saint-Louis agglomération compte ainsi environ 33 000 travailleurs frontaliers avec la Suisse⁷ et offre 61 emplois pour 100 actifs⁸.

C'est l'un des territoires les plus attractifs du département sur le plan résidentiel. Il présente la plus forte croissance démographique et d'emploi du département⁹ ; son taux de croissance démographique pour 2016 est de 1 % quand celui de l'agglomération de Bâle est de 0,5 %.



Figure 1 : plan de localisation (source : rapporteurs à partir d'un fond de carte Géoportail)

Ce territoire dispose d'un réseau de communications diversifié :

- un réseau routier avec notamment l'autoroute A35, connectée aux grands axes Nord-Sud et Est-Ouest européens,
- l'axe ferroviaire reliant Mulhouse à Bâle, desservi par le TGV et comportant 4 gares SNCF sur le territoire. Ce dernier est également desservi par la ligne 3, transfrontalière, du tramway de la ville de Bâle,
- un réseau fluvial avec le Rhin et le grand canal d'Alsace,
- un réseau aérien avec l'aéroport binational de Mulhouse-Bâle (EuroAirport), déplaçant 7,3 millions de passagers par an, en croissance de 10 % par an¹⁰.

Les grands axes routiers sont saturés aux heures de pointe dans la partie sud du territoire (A35, RD105, plateforme douanière¹¹).

⁷ Le dossier indique que « les seuls frontaliers français représentent 32 541 actifs mi-2016, en augmentation de 2 500 actifs en deux ans ». Et d'après les informations qui ont été données oralement aux rapporteurs de 5 000 à 10 000 avec l'Allemagne.

⁸ La moyenne de la région Grand Est est de 90 emplois pour 100 actifs.

⁹ Il a dépassé les objectifs de son schéma de cohérence territoriale en matière de création de logement et de croissance économique.

¹⁰ La plateforme aéroportuaire, est le premier pourvoyeur d'emplois du territoire (avec 6 173 salariés en 2015 sur 18 941 emplois sur le territoire de l'agglomération recensés par l'INSEE au 31/12/2014).

¹¹ La douane suisse située sur l'A35 fermant la nuit, le dimanche et les jours fériés, les poids lourds en attente de passage de douane créent une remontée de file jusqu'à l'aéroport.

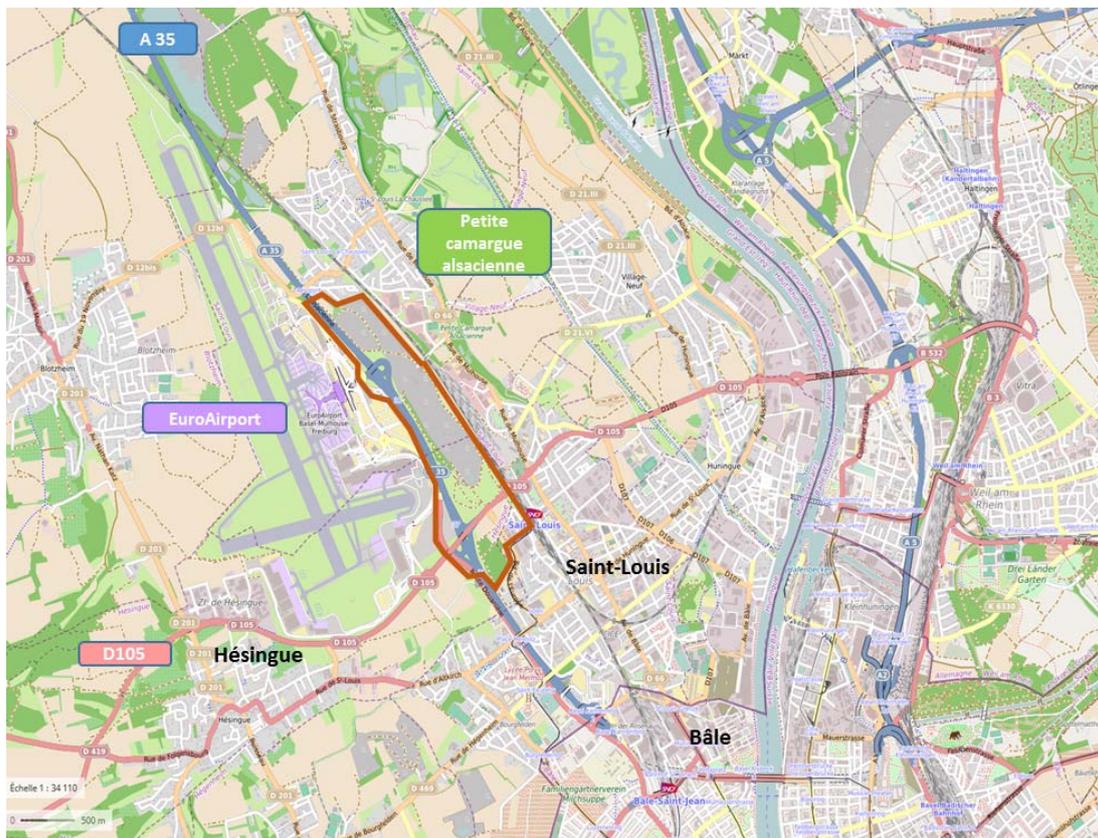


Figure 2: Localisation du projet (périmètre figuré en orange) . Fonds de carte : géoportail

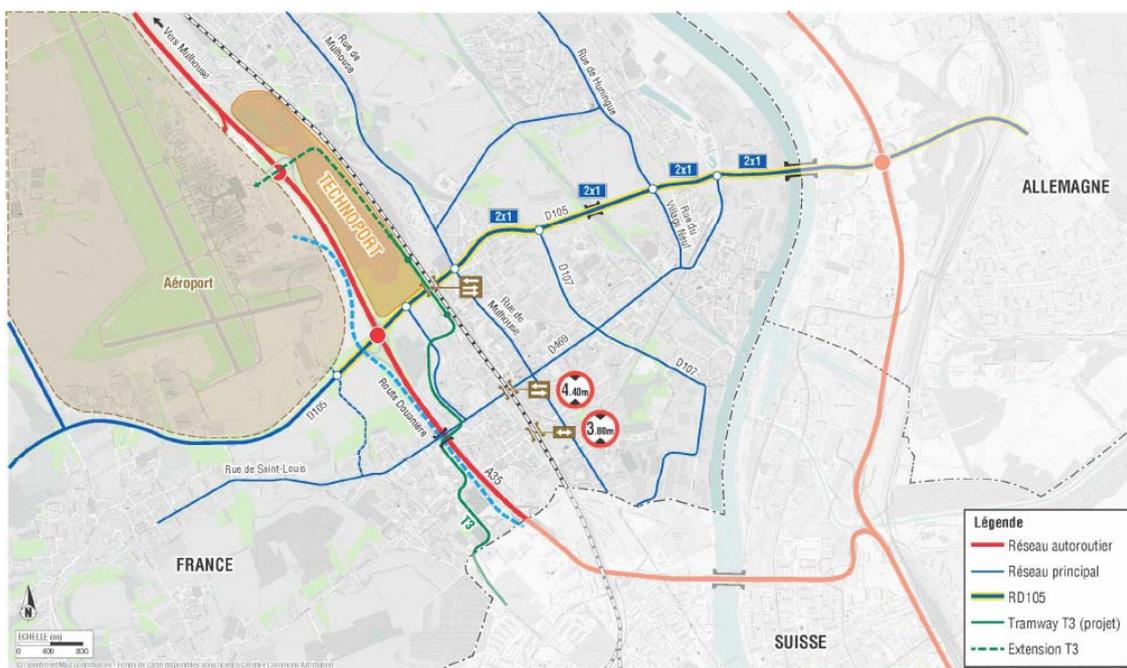


Figure 3 : Zoom sur le réseau routier du secteur du projet (source : dossier d'opportunité des aménagements routiers)

Le territoire de Saint-Louis Agglomération accueille dans sa partie nord et nord-est des zones forestières (la forêt de la Hardt) et agricoles (prairies et cultures céréalières), la réserve naturelle

nationale de la petite Camargue alsacienne (cf. figure 2), deux sites Natura 2000¹² et deux ZNIEFF¹³ de type I¹⁴.

Le territoire de Saint-Louis Agglomération fait l'objet de projets d'aménagements « *d'envergure, ayant vocation à contribuer au dynamisme et à l'attractivité de la partie française de l'agglomération tri-nationale de Bâle* ». Ces projets sont inscrits au schéma de cohérence territoriale du territoire (SCoT des cantons d'Huningue et Sierentz), approuvé le 20 juin 2013, et en cours de révision.

Des études sont en cours à l'appui desquelles sont conduits des travaux relatifs à la « vision d'avenir 2030 » pour le territoire et à la révision du SCoT, démarrée en 2017. Les éléments présentés confirment la dynamique démographique du territoire et la trajectoire portée par le SCoT en vigueur.

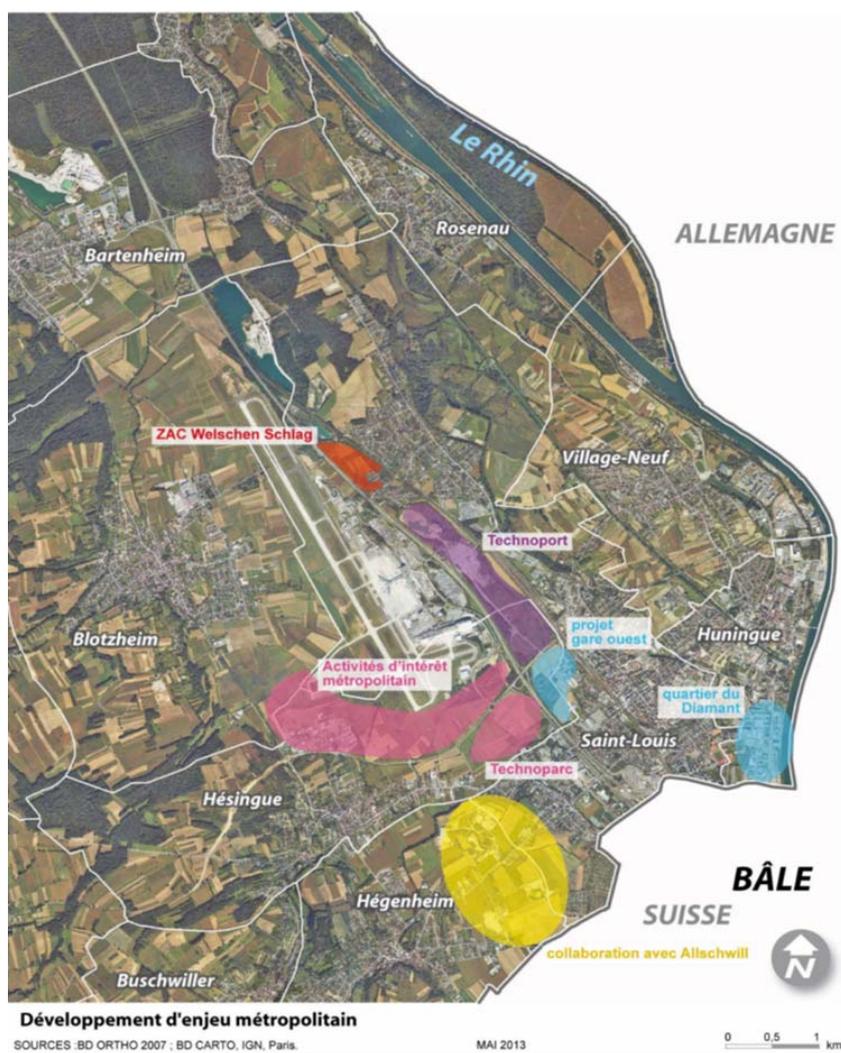


Figure 4: Les projets de développement d'enjeu métropolitain
(source: SCoT des cantons d'Huningue et Sierentz)

¹² 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).

¹³ Zone nationale d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹⁴ Sites Natura 2000 FR4211812 - Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf, au titre de la directive Oiseaux ; FR4202000 - Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin, au titre de la directive Habitats ; ZNIEFF 420030232 - type I - Sablière hardt stocketen à Saint-Louis, et ZNIEFF 420030225 - type I - Pelouses sèches de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet Euro3Lys, tel que présenté dans le dossier, couvre une surface totale d'environ 160 ha, sur les communes de Saint Louis et d'Hésingue, entre la gare de Saint-Louis au sud et le bourg de Saint-Louis Neuweg au nord (sur une distance d'environ 3 km), l'EuroAirport à l'ouest et la voie ferrée à l'est (cf. figure 5).

Le territoire du projet est traversé par deux cours d'eau au tracé artificialisé, le Liesbach et le Lertzbach, affluents du Rhin, en contrebas.

L'emprise du projet est en partie constituée de gravières, exploitées depuis les années 50 et comblées progressivement par des déchets. Le site du Technoport nord est actuellement occupé par une installation de stockage de déchets inertes, et par une gravière en exploitation.

Il est composé de plusieurs opérations et est porté par quatre maîtres d'ouvrage : Saint-Louis Agglomération, le syndicat mixte pour l'aménagement du Technoport des trois frontières (SMAT¹⁵), le conseil départemental du Haut-Rhin¹⁶ et la société Unibail-Rodamco (SCI 3 Frontières).

Un comité de coordination du projet est en place depuis janvier 2017. Son objectif est d'assurer la coordination des opérations du projet et des procédures afférentes, notamment l'élaboration de son étude d'impact¹⁷.

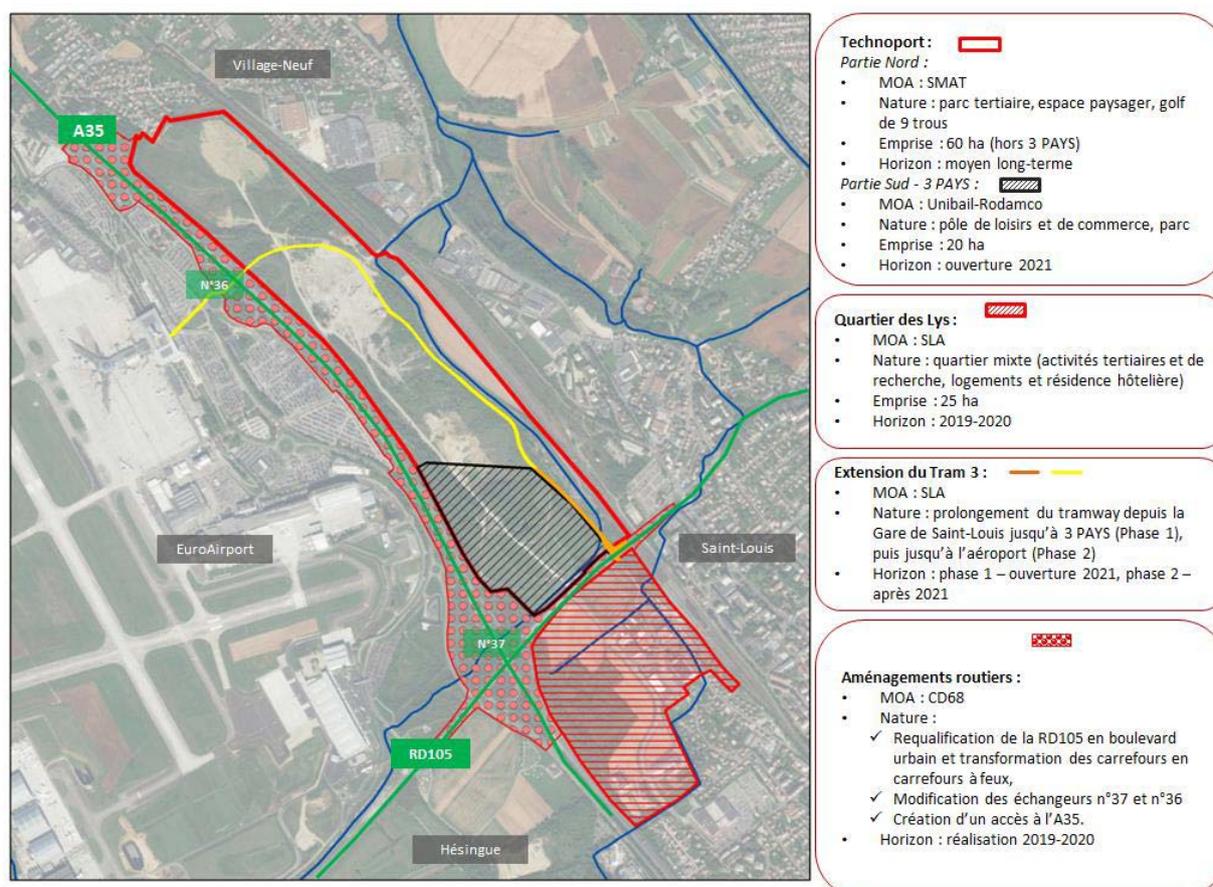


Figure 5: Opérations du projet Euro3Lys (source : dossier)

¹⁵ Ce syndicat mixte est composé de Saint-Louis Agglomération (60 %) et du conseil départemental du Haut-Rhin (40 %).

¹⁶ Pour son compte et celui de l'État, par délégation

¹⁷ Il se réunit en trois cercles : restreint aux maîtres d'ouvrage, élargi à l'Euroairport et à SNCF réseau en tant que maîtres d'ouvrages de projets voisins, et au-delà, ouvert aux services de l'État : préfecture, direction départementale des territoires (DDT) et direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

Le projet est constitué des opérations ci-après :

1 – **des opérations consistant en l'aménagement** de surfaces tertiaires, de commerces, de loisirs, de résidences, ainsi que des espaces naturels et paysagers :

- Quartier du Lys¹⁸ : il s'agit d'un quartier mixte, sur 25 ha, avec une part de restructuration urbaine, sous maîtrise d'ouvrage de Saint-Louis Agglomération, comprenant :
 - 1 000 logements (résidences hôtelières, logements classiques),
 - environ 150 000 m² de bureaux, des centres de recherche et développement, et des centres de congrès et hôtellerie,
 - 3 000 m² de surfaces commerciales.

Il a été indiqué aux rapporteurs que Saint-Louis Agglomération possédait actuellement environ 90 % du foncier afférent.

- Aménagement du Technoport :
 - Partie sud (I) : aménagement d'un pôle de loisirs et de commerces (aussi nommé « 3 PAYS ») sur 20,4 ha, sous maîtrise d'ouvrage d'Unibail-Rodamco (SCI 3 Frontières), comprenant, pour un développement total d'environ 250 000 m² de surfaces construites sur une emprise au sol de 68 000 m² :
 - 40 000 à 60 000 m² de surfaces de ventes,
 - 4 500 places de stationnement voiture (en toiture et silo) et 300 places de stationnement vélos, couvertes et sécurisées,
 - un parc paysager de 10 ha.
 - Partie nord (II) : sur 60 ha, sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte pour l'aménagement du Technoport (SMAT), aménagement de :
 - un parc tertiaire développant à terme 150 000 m² de surface de plancher,
 - un espace paysager (promenades et espaces verts) d'environ 30 ha,
 - un golf 9 trous d'environ 10 ha et des voiries internes de desserte,

Les maîtres d'ouvrage possèdent la maîtrise foncière de la totalité des surfaces concernées.

2 – **des opérations pour assurer la desserte de ces aménagements**, et également, d'après les maîtres d'ouvrage, sécuriser et fluidifier le trafic sur la zone :

- des aménagements routiers :
 - modification des échangeurs n°36 et 37 sur l'A35¹⁹ et création d'un accès intermédiaire à l'A35 entre ces deux échangeurs, sous maîtrise d'ouvrage de l'État. La maîtrise d'ouvrage est cependant confiée au Département du Haut-Rhin par convention,
 - reprises de carrefours sur la RD 105 et requalification de la RD 105 en boulevard urbain entre la voie ferrée et l'échangeur n°37, sous maîtrise d'ouvrage du Département du Haut-Rhin ;
- l'extension du tramway T3, par la prolongation de la ligne et la création de nouvelles stations, sous maîtrise d'ouvrage de Saint-Louis Agglomération :
 - phase 1 : de la gare de Saint-Louis jusqu'au pôle de loisirs et de commerces 3 PAYS : 580 m de ligne, franchissement de la RD105 et une station,
 - phase 2 : du pôle de loisirs et de commerces 3 PAYS jusqu'à l'EuroAirport : environ 2 km de ligne, franchissement de l'A35 et 3 stations.

¹⁸ Dénommé « gare ouest » sur la figure 4 du présent avis

¹⁹ Opération inscrite au programme de modernisation des itinéraires du réseau routier national 2009-2014 et reconduite au contrat de plan Etat Région (CPER) 2015-2020.

Le calendrier prévisionnel présenté par les maîtres d'ouvrage fait état d'une première demande d'autorisation concernant l'opération 3 PAYS (Technoport partie Sud), suivi de demandes concernant le quartier du Lys, les aménagements routiers et l'extension du Tramway phase I. Un objectif est d'avoir terminé les travaux routiers avant l'ouverture du centre commercial 3 PAYS. Les opérations Technoport partie nord et extension de la ligne de Tramway phase 2 sont prévues à plus long terme et ne devraient pas démarrer avant 2021.

Le projet vise, selon le dossier, « à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et l'accompagnement de la croissance démographique de l'agglomération par la création notamment de nouveaux lieux de résidence, de nouveaux loisirs sportifs et culturels » ; « le projet Euro3Lys permettra également la création d'un pôle d'emplois d'envergure, à même d'attirer investisseurs, entreprises et chercheurs et de devenir un nouveau marqueur du territoire à l'échelle de l'agglomération trinationale. »

Le centre commercial des 3 PAYS vise une clientèle habitant jusqu'à une heure du futur site (« aire de chalandise »).

1.3 Principales procédures relatives au projet

L'opération « RD105 – desserte routière du Technoport à Saint-Louis », comprenant le réaménagement de la RD105 et de l'échangeur n°37 de l'A35, a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas²⁰ adressée à l'Ae par le Département du Haut-Rhin et arrivée complète le 30 décembre 2016. L'analyse des éléments fournis a conduit l'Ae à répondre au pétitionnaire par courrier du 20 janvier 2017 que cette opération faisait partie du projet de Technoport, soumis d'après ses caractéristiques à étude d'impact systématique. Ce courrier appelait également l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que l'aménagement du quartier du Lys semblait présenter des liens fonctionnels importants avec le Technoport.

Suite notamment à cette décision, les maîtres d'ouvrage du projet désormais nommé Euro3Lys ont sollicité auprès de l'autorité compétente un cadrage préalable, selon les dispositions des articles L. 122-1-2 et R. 122-4 du code de l'environnement.

Le dossier présente les principales procédures nécessaires à chaque opération ; un calendrier est fourni, qui présente pour chaque opération l'ensemble des procédures à mener et leur phasage dans le temps :

- le quartier du Lys relève des procédures de création²¹ puis de réalisation d'une ZAC, de l'autorisation environnementale afférente, et des étapes qui suivront (permis d'aménager, de construire, de démolir notamment et autorisations environnementales afférentes le cas échéant). Une concertation du public préalable à la création de la ZAC a débuté à l'automne 2017. La participation du public se poursuivra tout au long du projet selon les termes des articles L.103-2 du code de l'urbanisme et des articles L.123-2 et L.123-19 du code de l'environnement. Le secteur concerné par l'opération est situé en partie sur le territoire de la commune d'Hésingue. Les rapporteurs ont été informés qu'une modification des limites communales entre Saint-Louis et Hésingue sera effectuée afin que l'ensemble du quartier soit sur la commune de Saint-Louis ;

²⁰ Au titre des rubriques 6 d), 6 e), 7 a) et 7 b) de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement, dans sa version alors en vigueur. L'autorité environnementale du CGEDD était compétente en raison de travaux sur des échangeurs autoroutiers, nécessitant notamment une autorisation de la direction interdépartementale des routes.

²¹ Les objectifs et les modalités de concertation préalable à la création de la ZAC du Lys ont été approuvés par délibération du conseil communautaire par délibération du 28 juin 2017, cette ZAC ayant été déclarée d'intérêt communautaire par délibération de ce même conseil en date du 23 mars 2016.

- le secteur du Technoport sud (opération 3 PAYS) nécessite l'octroi d'un permis de construire, valant également autorisation commerciale du projet, ainsi que d'une autorisation environnementale. Il est soumis à enquête publique au titre de l'article L. 123-2 I 1° du code de l'environnement ;
- le secteur du Technoport nord relèvera de la création et réalisation d'une ZAC ; il nécessitera notamment pour le golf un permis d'aménager et l'autorisation environnementale afférente ;
- les opérations routières et l'extension du tramway nécessitent chacune une DUP, une autorisation de réalisation des travaux afférents et une autorisation environnementale. Elles seront a priori chacune l'objet d'une enquête publique.

Le projet étant soumis à évaluation environnementale systématique²², l'avis de l'Ae CGEDD est requis sur l'ensemble du projet et ce dès le dépôt de la première autorisation le concernant.

2 Réponses aux éléments objets de la demande de cadrage préalable

Les maîtres d'ouvrage ont détaillé sur quelques points leur compréhension de la réglementation en vigueur, issue de l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et du décret n°2016-1110 du 11 août 2016.

Ils sollicitent l'avis de l'administration sur différents points. L'ensemble des questions est présenté *in extenso* en annexe 1 du présent avis.

Chacun des points est repris succinctement ci-après, accompagné des réponses apportées par l'Ae.

Relevant la nature essentiellement juridique des questions posées par les maîtres d'ouvrage reprises dans cette partie, l'Ae rappelle ici que les réponses apportées ne sauraient représenter une expertise juridique, qui n'est pas de son ressort, mais expriment la compréhension par l'Ae de l'esprit des textes.

2.1 Consistance et contenu du projet soumis à évaluation environnementale

Les maîtres d'ouvrage interrogent l'Ae sur la pertinence du contenu du projet tel que présenté dans le dossier (et repris au paragraphe 1.2 du présent avis), se référant notamment au courrier adressé dans le cadre de la demande d'examen au cas par cas rappelée au 1.3.

Le dossier indique que les différentes opérations constitutives du projet « *présentent un certain nombre d'interfaces et de liens fonctionnels* ». Il relève qu'« *il pourrait être également considéré que certains éléments décrits poursuivent en réalité une finalité propre et n'ont pas lieu d'être regardés comme composante d'un projet plus vaste.* ».

Il écarte par ailleurs explicitement du contenu du projet d'autres opérations situées à proximité géographique du secteur, au motif de l'absence de liens fonctionnels avec le projet :

- la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport (7 km entre l'aéroport et la gare de Saint-Louis, accessible aux TGV venant de Mulhouse et de Bâle), dont le tracé traverse le

²² Notamment au titre des rubriques 7 et 39 de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement, dans sa version aujourd'hui en vigueur

périmètre du projet, entre les secteurs nord et sud du Technoport, sans que le tracé et ses modalités en soient fixés à ce jour²³,

- les projets de l'aéroport, visant à développer son activité et son aménagement, notamment en lien avec la nouvelle ligne ferroviaire,
- la zone d'activités industrielle Technoparc.

Le périmètre adjacent au projet est le siège présent ou à venir d'un nombre conséquent d'opérations. Celles-ci, incluant les trois opérations écartées par les maîtres d'ouvrage, sont listées sans exhaustivité et décrites dans l'annexe 2 du présent avis.

Le code de l'environnement définit ce qu'est un projet dans son article L. 122-1 dans les termes suivants : « *la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol* ». Il précise au dernier alinéa du III du même article que « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

Le raisonnement mené pour définir le contenu d'un projet réside alors, pour l'Ae, dans l'analyse conjointe des liens fonctionnels et des objectifs des opérations qui potentiellement le constituent. Un tel choix a vocation à être également justifié au regard des interactions entre ces différents aménagements²⁴.

Les différentes opérations présentées, tout comme celles écartées par les pétitionnaires, s'inscrivent dans les orientations du SCoT en vigueur, approuvé le 20 juin 2013 ; certaines sont représentées sur la figure 4. Elles s'inscrivent dans un objectif unique et commun de dynamisation du territoire et de reconcentration des emplois même si chaque opération présente un objet spécifique : commercial pour le projet 3 PAYS, mixte activités tertiaires et logements pour le projet 3Lys, mixte loisirs et activités tertiaires pour le Technoport nord. À lui seul, cet argument ne permet pas de conclure sur le contenu du projet.

Les opérations routières destinées à fluidifier la circulation sont présentées par les maîtres d'ouvrage, notamment au vu de la situation actuelle de congestion du secteur, comme indispensables à la réalisation des opérations 3 PAYS, quartier du Lys²⁵ et Technoport nord. L'extension du tramway est également présentée comme indispensable à la réalisation de l'opération 3 PAYS et à celle du Technoport nord. Le lien fonctionnel entre ces opérations repose sur l'enjeu d'accessibilité intrinsèque au projet.

²³ Les études sont en cours ; sa réalisation nécessitera la conclusion préalable d'un accord international avec la confédération helvétique (source : SCoT en vigueur).

²⁴ Cf note de la Commission européenne ENV.A/SA/sb Ares(2011)33433 du 25 mars 2011, interprétative de la directive 85/337/EEC modifiée en ce qui concerne les travaux associés et accessoires : « *Il convient de vérifier si ces travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante des travaux d'infrastructure principale. Cette vérification devrait être basée sur des facteurs objectifs tels que la finalité, les caractéristiques, la localisation de ces travaux associés et leurs liens avec l'intervention principale.* ». Cette même note préconise aussi, pour déterminer si de tels travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante de l'intervention principale au regard de l'évaluation environnementale, un test de vérification/évaluation dit « du centre de gravité » : « *Ce test du centre de gravité devrait vérifier si ces travaux associés sont centraux ou périphériques par rapport aux travaux principaux et dans quelle mesure ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux.* ».

²⁵ Les rapporteurs ont par ailleurs été informés qu'une maîtrise d'œuvre commune était prévue pour les opérations 3 PAYS et du quartier du Lys, afin d'assurer leur cohérence d'ensemble.

En fonction de ces considérations, le contenu du projet présenté par les maîtres d'ouvrage n'a pas lieu d'être restreint *a priori* : les opérations constitutives du projet sont fonctionnellement liées entre elles et concourent à certains objectifs communs, leurs incidences environnementales doivent être analysées globalement et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pensées globalement.

Parmi les autres opérations situées à proximité du projet, certaines ont retenu particulièrement l'attention de l'Ae du fait de leur localisation et de leurs liens potentiels avec les aménagements prévus :

- la nouvelle ligne ferroviaire entre l'aéroport et la gare de Saint-Louis²⁶, dont les emprises sont inscrites au PLU de Saint-Louis, devrait traverser le secteur du projet. Les rapporteurs ont été informés oralement par les maîtres d'ouvrage que cette opération était prise en compte dans la conception du projet Euro3Lys ; les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et l'EuroAirport font partie à cette fin notamment du comité de coordination pré-cité. Pour l'Ae, la seule proximité voire intrication géographique des deux projets ne peut pas cependant à elle seule constituer un motif d'intégration dans le contenu du projet. L'intégration de cette opération dans le projet d'ensemble est à analyser au regard de l'objectif premier de ce nouvel axe ferroviaire qui est d'assurer une desserte ferroviaire de l'aéroport et d'accompagner ainsi son propre développement, et également de l'interdépendance de ses effets avec Euro3Lys.
- différentes opérations prévues au sein de l'emprise aéroportuaire, et en particulier le projet « côté ville ». Ces opérations ont pour objectif d'accompagner le développement de l'activité aéroportuaire, certaines en lien direct avec la création de la nouvelle ligne ferroviaire. À ce stade et au vu des informations fournies aux rapporteurs, ces opérations ne possèdent pas de lien fonctionnel avec le projet Euro3Lys, même si les clients attendus sur les sites du Lys et du Technoport nord sont en partie des usagers de l'aéroport. Ces opérations pourraient en revanche s'avérer intrinsèquement liées au projet de nouvelle ligne ferroviaire.
- le projet de Technoparc, dont la desserte sera facilitée par les futurs aménagements routiers. L'Ae note que si la délibération du conseil d'agglomération confère à cette zone le même objectif que celui du projet Euro3Lys, elle reprend en cela les termes généraux du SCoT. Les rapporteurs ont été informés que cette ZAC accueillera deux entreprises déjà implantées dans l'agglomération dont l'une effectuera ainsi un regroupement de ses différentes entités (actuellement réparties dans Saint-Louis) sur ce site. Cette opération contribue au maintien de ces entreprises dans le secteur sud est de Saint-Louis agglomération. Les maîtres d'ouvrage des opérations routières ont en outre indiqué aux rapporteurs que l'amélioration de la desserte routière n'était pas nécessaire à la réalisation de cette opération.

Sur la base des différentes informations fournies et collectées par les rapporteurs, l'Ae considère donc que les trois opérations ci-dessus ne sont pas fonctionnellement liées au projet Euro3Lys. L'Ae relève cependant que leur proximité géographique, calendaire et leurs liens potentiels (en matière de fréquentation notamment) en font des opérations dont l'interdépendance des effets avec Euro3Lys nécessite que leurs impacts soient pris en compte dès la première étude d'impact au titre de leurs effets cumulés avec le projet.

²⁶ Le coût annoncé de ce projet est à ce stade de 220 millions d'€.

2.2 Précision et approfondissement de l'étude d'impact

Les maîtres d'ouvrage interrogent l'Ae sur leur compréhension du contenu de l'étude d'impact du projet et de son évolution dans le cadre des différentes procédures et demandes d'autorisation successives nécessaires à la réalisation des opérations liées au projet.

2.2.1 Unicité et évolutivité de l'étude d'impact

Les maîtres d'ouvrage demandent confirmation du fait *« qu'il pourra bien être procédé à un approfondissement progressif de l'étude d'impact dès lors que les incidences du projet sur l'environnement ne pourront être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de la première autorisation »*.

Une étude d'impact est requise pour l'ensemble du projet, dès lors que certaines de ses opérations relèvent d'une étude d'impact systématique (cf. paragraphe 1.3). Le périmètre de cette étude est celui de l'ensemble du projet, toutes opérations confondues²⁷, et ce qu'elles soient individuellement soumises ou non à étude d'impact ou à examen au cas par cas²⁸. Il y a donc bien unicité de l'étude d'impact pour le projet.

L'étude d'impact du projet sera l'une des pièces du dossier de première demande d'autorisation concernant le projet²⁹. À chaque nouvelle demande d'autorisation relative à l'une des opérations du projet, l'étude d'impact du projet sera partie intégrante du dossier (si elle est requise dans le dossier), ceci même si l'opération objet de la demande ne nécessiterait pas, considérée individuellement, une étude d'impact systématique³⁰.

L'étude d'impact du projet devra être actualisée³¹ si *« l'ensemble des incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette [première] autorisation »*. Pour l'Ae, cela recouvre des précisions apportées au projet, des évolutions du projet, de son environnement ou de son contexte³², les apports d'études complémentaires qu'il était impossible de réaliser pour l'octroi de la première autorisation.

L'actualisation de l'étude d'impact sera alors effectuée *« dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant les incidences à l'échelle du projet »*.

Un nouvel avis de l'Ae sera émis et joint au dossier. La prise en compte des recommandations de l'Ae – émises donc *a minima* à l'occasion de la première demande d'autorisation du projet – est également un élément à prendre en compte lors de l'actualisation de l'étude d'impact.

En cas de doute, les maîtres d'ouvrage peuvent solliciter l'Ae du CGEDD sur la nécessité ou non d'actualiser l'étude d'impact ; l'Ae dispose d'un mois pour apporter sa réponse³³.

²⁷ Cf. article L.121-1 III du code de l'environnement qui dispose que : *« Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »*

²⁸ Cf. articles L.122-1 III et R.122-2 III et IV du code de l'environnement.

²⁹ Cf. article L.122-1 V du code de l'environnement. Au vu du dossier et des échanges avec le maître d'ouvrage, il pourrait s'agir de la demande de permis de construire du projet 3 PAYS.

³⁰ Cf. article R.122-2 III du code de l'environnement.

³¹ Cf. article L.122-1-1 III du code de l'environnement

³² Par exemple évolution du milieu naturel, approbation d'un nouveau projet adjacent etc

³³ Cf. article R.122-8 II du code de l'environnement : *« II.- Lorsque le maître d'ouvrage interroge l'autorité environnementale sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact d'un projet ou sur le périmètre de l'actualisation, il lui transmet les éléments disponibles sur le projet. L'autorité environnementale dispose d'un délai d'un mois pour rendre son avis. En l'absence de réponse dans ce délai, elle est réputée n'avoir aucune observation à formuler. »*

A ce stade, les maîtres d'ouvrage prévoient de déposer six demandes distinctes d'autorisation environnementale, couvrant l'ensemble du projet Euro3Lys. En réduire le nombre contribuerait à améliorer la lisibilité du projet pour le public.

Le dossier relatif à la demande d'autorisation environnementale du projet ou d'une de ses opérations contient³⁴, lorsque le projet est soumis à étude d'impact, l'étude d'impact du projet au sens du L.122-1 III du code de l'environnement, actualisée si besoin pour répondre notamment aux exigences des articles R.181-14 et R.181-15 et suivants³⁵.

L'Ae invite les maîtres d'ouvrage du projet à définir dès le démarrage du projet les modalités de suivi de l'évolution du projet et de son environnement et les modalités retenues pour l'actualisation de l'étude d'impact, ainsi que de définir et préciser les moyens afférents.

2.2.2 Degré de précision de la première étude d'impact du projet

Les maîtres d'ouvrage interrogent l'Ae sur le degré de précision des éléments à fournir dans l'étude d'impact qui sera déposée lors de la première demande d'autorisation relative au projet.

L'article L.122-1-1 III du code de l'environnement déjà cité³⁶ conduit, selon l'Ae, à ce que l'étude d'impact initiale traite de façon approfondie *a minima* les enjeux identifiés à l'échelle de l'ensemble du projet, qu'ils aient des incidences à l'échelle du projet ou au-delà du périmètre de celui-ci, par exemple à l'échelle de l'agglomération de Bâle.

Ils seront analysés, conformément à la réglementation³⁷, au regard des impacts du seul projet et également des impacts cumulés de celui-ci avec d'autres projets ou opérations existants ou approuvés. A cette fin, d'autres projets connus des maîtres d'ouvrage comme du public, sans être « *existants ou approuvés* » au sens du code de l'environnement, devraient opportunément³⁸ être mentionnés dès ce stade et pris en compte au regard de leurs impacts cumulés potentiels avec le projet.

Une temporalité différée des opérations ne saurait à elle seule justifier le report de ces analyses.

Dans l'état actuel des informations qui lui ont été communiquées, les principaux enjeux environnementaux relevés à l'échelle du projet par l'Ae, sont les suivants :

- l'augmentation de la circulation routière liée au projet et ses effets induits (bruit, qualité de l'air, santé humaine, émissions de gaz à effet de serre), directs et indirects, dans un contexte de fort développement de l'ensemble du secteur ;
- la préservation et la restauration des continuités écologiques et hydrauliques, inscrites au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ;
- la pollution des eaux superficielles et souterraines, via la nappe et les deux cours d'eau traversant le secteur du projet³⁹ et se déversant dans la petite Camargue alsacienne, l'enjeu

³⁴ Cf. article R. 181-13 du code de l'environnement

³⁵ Cf. articles R. 181-15, D. 181-15-1 (LSE), 2 (ICPE) 5 (N2000), 7 (déchets), 9 (défrichements) dans le cas d'espèce

³⁶ « *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* ».

³⁷ Cf. article R. 122-5 II 5° e) du code de l'environnement qui les définit.

³⁸ Cf. les termes de la Directive 2011/92/UE révisée en 2014 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, mentionnant la prise en compte « des projets existants et/ou approuvés »

³⁹ Le Lertzbach et son affluent principal, le Liesbach, qui rejoint la Petite Camargue Alsacienne et le canal de Huningue.

étant particulièrement fort en raison du caractère pollué de certains sols du site qui seront largement remaniés⁴⁰ ;

- les impacts sur les milieux naturels, le projet étant notamment en grande partie situé dans le périmètre de la ZNIEFF de type 1 « *Sablère hardt stocketen à Saint-Louis* ».

En outre, la gouvernance du projet et l'articulation de celui-ci avec les autres projets du secteur constituent un enjeu majeur.

Ceci ne saurait constituer une liste exhaustive des enjeux environnementaux à l'échelle du projet ni de ceux potentiellement plus spécifiques à telle ou telle opération constitutive du projet. La partie 3 du présent avis apporte des précisions sur ce sujet.

La « bonne prise en compte » des enjeux environnementaux du projet implique notamment que :

- les éléments de l'état actuel de l'environnement fournis dans l'étude d'impact initiale reflètent au plus près la réalité des enjeux du territoire (état, trajectoire d'évolution, pressions connues, etc.) qui devra être croisée avec leur sensibilité au projet. La dynamique d'évolution du territoire appelle l'usage de données mises à jour dans un pas de temps cohérent avec le rythme d'évolution du secteur (tout spécialement pour celles relatives aux enjeux environnementaux relevés à l'échelle du projet) ;
- les impacts du projet soient évalués et rapportés non seulement aux diverses opérations mais également au projet dans son ensemble incluant notamment les interactions entre les opérations ;
- les mesures d'évitement et de réduction des impacts et l'analyse des variantes soient également abordées de façon globale, faisant apparaître des variantes à l'échelle de l'ensemble du projet et pas uniquement à l'échelle de chacune des opérations ;
- les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation, en lien direct avec les enjeux sus cités, et de suivi de leurs effets soient également définies dès l'étude d'impact initiale ; leur mise en œuvre démarrant opportunément dès la première demande d'autorisation (cf. paragraphe 2.2.4).

Ainsi, la justification du projet, l'analyse des variantes et des effets du projet en seront facilitées.

Cette analyse approfondie des principaux enjeux n'exonère pas les maîtres d'ouvrage de présenter une première analyse de l'ensemble des enjeux et impacts à l'échelle du projet. En outre, l'étude d'impact déposée à l'occasion de la première autorisation se devra d'analyser de manière approfondie l'ensemble des enjeux sur le périmètre propre de cette autorisation.

2.2.3 Actualisation progressive de l'étude d'impact

Les maîtres d'ouvrage ont présenté dans un tableau les contenus obligatoires de l'étude d'impact et ont réalisé une première évaluation des degrés de précision à atteindre en considérant trois périodes successives de dépôt de demandes d'autorisation.

L'avis de l'Ae est demandé sur le contenu de cette table qui est présentée en annexe 1 (Table 2).

D'une manière générale, la table fournie répond aux enjeux d'actualisation de l'étude d'impact.

⁴⁰ Dans le cas du projet 3 PAYS, les analyses de sol montrent, selon les maîtres d'ouvrage, la présence de pollutions diffuse qui est compatible avec la destination du site.

En conséquence directe des développements précédents, l'Ae relève cependant les points suivants :

- il convient d'ajouter dès le premier stade « Global + 3 PAYS » que l'étude d'impact soit précise, dans toutes ses composantes, sur les éléments représentant un enjeu principal du projet. En outre, l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances, consommations énergétiques et avantages collectifs sera opportunément réalisée à l'échelle du projet, pour ses composantes en matière de mobilité⁴¹ ;
- il conviendra, dès le stade « quartier du Lys », quelle que soit la partie de l'étude d'impact concernée, de faire évoluer le contenu de l'étude au regard des précisions apportées et évolutions du projet, de l'environnement et du contexte des opérations et du projet, le cas échéant. Ceci est valable pour chacune des étapes ultérieures : Technoport partie sud (voies), Tramway et aménagements routiers, Technoport partie nord.

2.2.4 Définition et prescriptions des mesures « ERC »

Les maîtres d'ouvrage interrogent l'Ae sur le degré de précision des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation (ERC) lors du premier dossier de demande d'autorisation.

Considérations générales

Les mesures pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les incidences du projet sur l'environnement sont partie intégrante de l'étude d'impact⁴². Les suggestions précédentes relatives à l'étude d'impact du projet et à la gouvernance du projet s'appliquent donc à la définition, aux réajustements en phase projet et au suivi dans le temps des mesures d'évitement, réduction ou à défaut de compensation des impacts.

L'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement disposant que « *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* ». La première demande d'autorisation du projet devant être une autorisation environnementale, l'étude d'impact qui en est le support identifiera les mesures d'évitement, réduction et compensation et de suivi relatives à l'ensemble du projet et des maîtres d'ouvrage, quel que soit le périmètre de la première demande d'autorisation.

L'article R. 122-13.-I. du code de l'environnement dispose que ces mesures « *sont mises en œuvre en priorité sur le site affecté ou à proximité de celui-ci afin de garantir sa fonctionnalité de manière pérenne* ». Elles doivent « *permettre de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale des milieux* ». En outre, la mutualisation des mesures de compensation (au titre des réglementations relatives aux défrichements, à la loi sur l'eau, aux espèces protégées, aux ICPE, à l'urbanisme, etc.) est autorisée.

La dénomination de « site affecté » pourra être, selon l'Ae, entendue non seulement à l'échelle de chaque site d'opération mais également à l'échelle du projet lorsque cela s'avèrera pertinent, ou à une échelle plus globale selon la nature des incidences dont les mesures de compensation sont la contrepartie et en particulier si elles visent la restauration des continuités écologiques attachée à l'ensemble du secteur concerné (et également le bruit, les émissions de gaz à effet de serre ou les

⁴¹ Cf. article R.122-5 III

⁴² Cf. article R.122-5 II 8° du code de l'environnement

polluants atmosphériques). Ainsi, un objectif de mutualisation sera opportunément recherché par les maîtres d'ouvrage lors de la définition de ces mesures, mutualisation des mesures ERC au sein d'une même opération et entre opérations à l'échelle du projet, dans l'optique d'en assurer, au-delà d'une simple complémentarité, une efficacité maximale à l'échelle du territoire. Une réflexion commune avec les maîtres d'ouvrage des projets voisins (Euroairport notamment) pourra permettre d'assurer la cohérence des mesures ERC à l'échelle du territoire.

L'Ae suggère aux maîtres d'ouvrage d'inclure dans l'étude d'impact un tableau, à actualiser au fil des procédures, présentant l'ensemble des mesures d'évitement, réduction ou compensation prévues au projet, leur échelle d'analyse (projet ou opération), les différents contributeurs à ces mesures et les coûts supportés par chacun.

Cas particulier de l'autorisation environnementale

Lorsque qu'une autorisation environnementale est accordée dans le cadre d'un projet dont la réalisation incombe à plusieurs maîtres d'ouvrage, l'arrêté d'autorisation comporte notamment les mesures d'évitement, de réduction et de compensation et leurs modalités de suivi⁴³. Comme le prévoit l'article R.181-43 du code de l'environnement, dans ce cas « *le préfet identifie, le cas échéant, dans l'arrêté, les obligations et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation relevant de la responsabilité de chacun des maîtres d'ouvrage* ».

Les prescriptions sont inscrites dans l'autorisation en référence au contenu de l'étude d'impact du projet. De la précision des éléments fournis dans l'étude d'impact pourra donc dépendre la précision de l'autorisation délivrée et également la qualité de la mise en œuvre des mesures concernées et de leur articulation. Les engagements de chaque maître d'ouvrage seront opportunément définis au sein du comité de coordination pour prévenir les situations potentielles de défaillance de l'un d'eux en cours de projet, pouvant avoir un effet sur la réalisation des mesures d'évitement, réduction ou compensation ou plus largement sur l'ensemble d'une opération ou du projet.

En tout état de cause, l'Ae renvoie à la précision de l'étude d'impact, qui devra faire état des meilleures connaissances disponibles quelle que soit la première procédure mise en œuvre.

2.3 Autres questions

2.3.1 Évaluation d'incidences Natura 2000

Les maîtres d'ouvrage questionnent l'Ae sur la procédure d'évaluation des incidences Natura 2000 liée au projet, et indiquent prévoir de réaliser une étude d'incidences lors de la première demande d'autorisation, cette étude devant servir pour l'intégralité des procédures ultérieures, « *mis à part le cas où un projet identifierait des impacts potentiels nouveaux* ».

L'évaluation d'incidences Natura 2000 sera nécessaire dès le dépôt de la première demande d'autorisation liée au projet, dans la mesure où il est soumis à évaluation systématique des incidences⁴⁴.

⁴³ Qui, le cas échéant, sont établies en tenant compte des prescriptions spéciales dont est assorti le permis de construire, le permis d'aménager, le permis de démolir ou la décision prise sur la déclaration préalable en application de l'article R. 111-26 du code de l'urbanisme.

⁴⁴ Notamment car le projet est soumis à évaluation environnementale (article R. 414-19 du code de l'environnement).

En vertu de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact peut tenir lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23 du même code.

Comme l'ensemble des éléments de l'étude d'impact initiale, celle-ci devra être actualisée si nécessaire au fil de l'avancée du projet et notamment des précisions apportées aux opérations postérieures à celle de 3 PAYS. Si, à un stade quelconque d'avancement des procédures, l'évaluation conclut à une atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 et en l'absence de solutions alternatives, le projet ne peut être autorisé sauf dérogations prévues aux VII et VIII de l'article L.414-4 du code de l'environnement⁴⁵.

2.3.2 Caractérisation des zones humides

Les maîtres d'ouvrage indiquent que, suite à la note du ministère de la transition écologique et solidaire du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides⁴⁶, ils considèrent d'une manière générale qu'il n'y a pas de zones humides délimitables lorsque les caractéristiques pédologiques demandées ne sont pas présentes.

Les études menées sur le secteur d'étude ont révélé la présence d'environ 8,5 ha de zones humides potentielles, délimitées sur la base du critère phytosociologique, le critère pédologique n'étant, « *en général pas présent du fait du caractère remanié des milieux* » (les sols sont très remaniés par l'apport d'inertes.)

Sur la base de cette note, les maîtres d'ouvrage estiment que ces zones ne seraient pas considérées comme des zones humides, les deux critères n'étant pas présents cumulativement.

La note technique du 26 juin 2017, si elle est prise en référence, gagnera à l'être dans son intégralité.

Cette note technique précise que « *lorsque les sols subissent ou ont subi des activités ou aménagements ne leur permettant plus d'exprimer pleinement leur caractère hydromorphe (par exemple : aménagement de lit mineur de cours d'eau abaissant la nappe alluviale empêchant d'entrer dans le critère des fluvisols, drainages importants et anciens, etc.), il convient de tenir compte de ces altérations dans l'appréciation des éléments pédologiques.* »

La note technique précise également que la décision du Conseil d'État sur le caractère cumulatif des deux critères ne trouve pas application en cas de végétation « non spontanée ».

Les remblaiements effectués sont des altérations empêchant aux sols d'exprimer pleinement leur caractère hydromorphe. Des investigations précises de terrain et des analyses en termes de fonctionnalités sont à privilégier afin d'approfondir l'identification des zones humides.

2.3.3 Incidences transfrontalières

Les maîtres d'ouvrages demandent confirmation que « *dans la mesure où les principaux impacts du projet identifiés à ce stade ne laissent pas apparaître d'incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat, [...] sauf à ce que l'étude d'impact ne révèle finalement de telles incidences au*

⁴⁵ Qui font références à des « raisons impératives d'intérêt public majeur », cf. note Ae relative à Natura 2000

⁴⁶ Note technique du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides (NOR : TREL1711655N). Cette note précise l'application des dispositions de l'article L. 211-1 §1/1° du code de l'environnement, telles que celles-ci ont été récemment interprétées par le Conseil d'État ([CE, 22 février 2017, n° 386325](#))

cours de son élaboration, il n'est pas nécessaire d'étudier les incidences du projet sur l'environnement d'un autre Etat, membre de l'Union européenne ou partie à la convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière ; en l'occurrence, respectivement, l'Allemagne et la Suisse ».

Le projet s'inscrit dans les orientations portées par l'ETB ; il contribue à rééquilibrer le développement de l'agglomération bâloise.

Le dossier indique que l'objectif de l'opération « 3 PAYS » est de drainer une population qui se trouve dans un périmètre de « une heure » autour du site, cette zone de chalandise incluant donc l'Allemagne et la Suisse. Par ailleurs, le secteur du Lys doit accueillir une population et des activités potentiellement transfrontalières, et la RD105 et l'A35 constituent les axes locaux privilégiés de communication avec la Suisse et l'Allemagne.

Le projet est donc susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine de l'ensemble des régions et populations frontalières, en particulier par la modification des flux de transports qu'il pourra générer en phase travaux comme en phase exploitation.

Les impacts directs, indirects, cumulés et induits du projet d'ensemble relatifs à des enjeux à composante transfrontalière (circulations, qualité de l'air et santé humaine, continuités écologiques et hydrauliques notamment, en phase d'exploitation comme en phase travaux) intéressent a priori les populations suisses et allemandes au même chef que les populations françaises.

L'Ae note par ailleurs l'existence d'un guide de procédures des consultations transfrontalières approuvé par la Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur le 10 décembre⁴⁷.

3 Autres éléments de cadrage proposés par l'Ae

3.1 Les enjeux environnementaux à l'échelle du projet

L'Ae revient dans cette partie sur certains enjeux qui lui apparaissent comme les plus importants à l'échelle du projet, sans toutefois couvrir l'ensemble des enjeux mentionnés au 2.2.2.

3.1.1 Le trafic induit et ses conséquences environnementales

Le trafic engendré par le projet, et ses effets induits, notamment vis-à-vis du bruit, de la qualité de l'air, ou encore des émissions de gaz à effet de serre, constitue un enjeu majeur du projet.

Le secteur d'étude est indiqué comme actuellement congestionné voire saturé pour ce qui concerne l'A35 et la RD105, dans un contexte où le projet et les projets adjacents liés notamment à l'aéroport (dont 25000 personnes, salariées ou passagers- arrivent ou partent par route chaque jour) ont pour conséquence, voire pour objectif, directe d'augmenter la fréquentation du secteur.

⁴⁷ Ce guide s'applique aux « projets susceptibles d'avoir des incidences transfrontalières notables sur l'environnement et soumis, selon le droit propre à chaque Etat, à autorisation ou à approbation, ainsi qu'à enquête publique en application de la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière signée à Espoo le 25 février 1991 et des directives 96/61/CE du Conseil ou 97/11/CE du Conseil du 3 mai 1997 (directive modificative de la directive 85/337/CE). Sont compris les projets qui relèvent par nature du champ de cette convention et de ces directives mais qui n'y sont pas explicitement mentionnés. Sont également compris les projets de modification ou d'extension d'installations ou d'ouvrages existants, dès lors que ces projets font l'objet d'une procédure d'autorisation avec consultation du public dans l'Etat d'origine. »

À l'inverse, certaines composantes du projet lui-même ou des projets adjacents visent à limiter la fréquentation routière (comme la nouvelle ligne ferroviaire entre l'aéroport et Saint-Louis, l'extension de la ligne 3 du tramway, le développement de circulations douces⁴⁸) ou à améliorer ses conditions (réaménagements routiers sur la RD105 et l'A35).

La prise en compte de ces deux effets opposés constitue un enjeu important des études de trafic qui devront être menées. Plus généralement, la bonne prise en compte des effets sur le trafic des différents projets ou opérations à venir sur le secteur est nécessaire à la crédibilité de l'étude d'impact, dans la mesure où un grand nombre des études à mener utiliseront comme données d'entrée les résultats des études de trafic.

En outre, la lecture du calendrier prévisionnel de mise en œuvre des opérations du projet montre que, dès le démarrage des premiers travaux, une phase transitoire s'ouvrira pendant laquelle la gestion de la circulation induite par les travaux pendant toute la durée du projet d'une part, par les nouvelles fréquentations du secteur du projet au fur et à mesure de la livraison des opérations d'autre part s'avèrera délicate.

L'état initial du trafic, l'analyse des effets du projet sur le trafic, qu'ils soient directs, indirects, induits, cumulés, transfrontaliers, en phase travaux ou en phase d'exploitation, ainsi que les mesures mises en place pour les éviter, les réduire ou les compenser devront pour l'Ae être détaillés dans la future étude d'impact dès la première demande d'autorisation.

3.1.2 La restauration des corridors écologiques et la prise en compte du SRCE

Le projet se doit réglementairement de prendre en compte le SRCE, lequel identifie sur le secteur d'étude des corridors peu fonctionnels « à remettre en état ». Ces corridors ont été repris dans la déclinaison locale de la trame verte et bleue qui figure au SCoT.

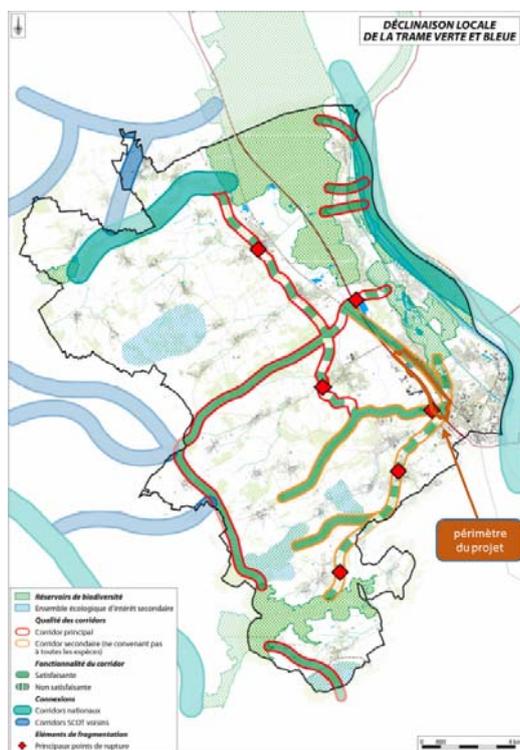


Figure 6 : déclinaison locale de la trame verte et bleue (Source : révision du SCoT – état initial de l'environnement, annoté par les rapporteurs)

⁴⁸ Ceci même si les 300 places de parking vélo au sein du secteur 3Pays, quand 2 500 places sont prévues pour les voitures, semblent peu au regard par exemple des 299 places créées à la gare de Saint-Louis pour 750 places pour les voitures.

Le projet se situe en effet à la croisée de quatre grandes entités naturelles dont les liens fonctionnels nécessitent d'être conservés, voire rétablis : la forêt domaniale de la Hardt (deuxième forêt de plaine d'Alsace), le Sungdau (via le grand Schneckenberg), la plaine de l'Au qui abrite la réserve naturelle nationale de la petite Camargue alsacienne et les sites Natura 2000, et l'île du Rhin en partie classée réserve naturelle nationale.

Les premières études écologiques⁴⁹ menées par les maîtres d'ouvrage confirment que « *sur la zone d'étude, le morcellement et la dégradation des habitats remettent en cause la pérennité de nombreuses espèces. Le maintien des derniers corridors écologiques est un enjeu fort de ce secteur. La zone présente des corridors peu fonctionnels à l'heure actuelle et identifiés comme « à remettre en état » dans le SRCE. Il convient de les prendre en compte sous peine de faire disparaître définitivement toute possibilité de déplacement de la faune. Ce qui empêcherait le maintien de certaines espèces.* »

La restauration de ces corridors, à l'échelle de l'agglomération, constitue pour l'Ae un enjeu majeur. Les maîtres d'ouvrage ont indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que cette volonté de restaurer ces corridors avait été présente dès le début du projet et à la base de choix structurants dans la définition de ses caractéristiques.

Pour l'Ae, les principes et modalités opérationnelles retenus à l'échelle du projet pour la restauration de ce corridor devront être détaillés dans la future étude d'impact dès la première demande d'autorisation, et notamment les orientations retenues en matière d'économie d'espace et de densité des espaces utilisés. La faisabilité de cette restauration devra être démontrée non seulement au vu du présent projet mais également au vu des effets cumulés potentiels avec d'autres projets.

3.1.3 Impact sur les milieux de la sablière Hardt Stocketen

Le projet est en grande partie située dans la ZNIEFF de type I « *Sablière Hardt Stocketen à Saint-Louis* ». La fiche standard de données de cette zone indique que « *la gravière constitue un habitat de remplacement pour des espèces jadis inféodées aux îles graveleuses du Rhin, telle l'Epilobe à feuilles de romarin (Epilobium dodonaei). Des espèces d'oiseaux, d'insectes et d'amphibiens rares en profitent pour s'y développer [...]. L'exploitation du gravier y génère de bonnes conditions d'habitat tant que s'y maintiendront aussi des formations ligneuses et des ourlets.* »

D'une manière plus générale, les études écologiques déjà menées montrent que bien que la zone d'étude soit fortement urbanisée, les habitats secondaires recréés du fait de l'activité humaine présentent un intérêt écologique non négligeable. Ces enjeux concernent principalement la sablière qui abrite la quasi-totalité des espèces remarquables du secteur, et constitue une des dernières zones favorables au maintien de ces espèces.

La pérennité des habitats présents au niveau de la sablière constitue donc un enjeu important du projet.

3.1.4 Les sols pollués

La gestion des sols pollués constitue un enjeu important du projet, dans la mesure où les opérations du Technoport sont pour partie situées sur des terrains constitués d'anciennes gravières partiellement comblées avec des déchets non inertes. Les premiers éléments d'analyse

⁴⁹ Projets du Technoport et de la ZAC des Lys - Volet « faune-flore » de l'étude d'impact - Rapport d'état initial.

des sols transmis aux rapporteurs, sur la partie sud du Technoport, montrent des pollutions sur une grande partie du site (hydrocarbures, HAP⁵⁰, BTEX, métaux, PCB).

Les rapporteurs ont été informés que le projet visait à être au maximum équilibré en terme de déblais-remblais. Les matériaux excavés dans une partie du site seraient ainsi réutilisés dans une autre partie du site.

L'étude d'impact se devra de traiter avec précision des mesures de gestion des sols pollués, notamment leurs modalités de traitement, et des mesures visant à prévenir une pollution des eaux de surface ou des eaux souterraines. Le secteur présente une sensibilité particulière car la nappe, bien que relativement profonde (environ 10 mètres), et particulièrement vulnérable aux pollutions du fait de la grande perméabilité des alluvions.

3.2 L'information et la participation du public

La réalisation du projet conduira selon les opérations à des modalités différentes et successives de participation du public, comme indiqué en paragraphe 1.3.

L'Ae s'est interrogée sur les possibilités d'assurer dans le temps une information du public sur l'ensemble du projet qui soit claire et lisible.

Si la mutualisation des enquêtes publiques peut rencontrer cet objectif et est autorisée par la réglementation, cette opportunité peut cependant rencontrer des contraintes de calendrier ou d'organisation ; il reviendra aux maîtres d'ouvrage d'en apprécier la faisabilité. Nonobstant le choix qui sera effectué, l'Ae invite les maîtres d'ouvrage, dès la première enquête publique relative au projet et à cette occasion, à communiquer auprès du public concerné par l'ensemble du projet et sur l'ensemble du périmètre concerné⁵¹.

L'Ae relève par ailleurs que de très nombreuses données et informations décrivant le territoire et les projets qui s'y déroulent sont disponibles pour le public : sur le site de la ville de Saint-Louis, de Saint-Louis agglomération, de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, de l'EuroAirport, du projet de nouvelle ligne ferroviaire, d'Unibail, et dans les différents documents en vigueur (CPER, SRCE, SCoT) ou relatifs à des projets en cours (révision du SCoT, Euro3Lys par exemple).

Les informations disponibles peuvent différer de façon significative selon les sources consultées, ce qui peut être source de confusion pour le public. Il serait opportun de s'assurer de la cohérence des différentes informations à disposition.

3.3 La gouvernance du projet

Les maîtres d'ouvrage informent l'Ae qu'« *au regard de la nécessité forte de coopération entre acteurs pour la prise en compte de la composante environnementale, un comité de coordination entre les différents maîtres d'ouvrage a été mis en place depuis le début de l'année 2017 et ce, sous l'égide du Préfet du Haut-Rhin. Ce comité de coordination a et aura notamment pour objet de veiller à la cohérence d'ensemble des opérations du projet et à la mise en œuvre d'une*

⁵⁰ HAP : Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques ; BTEX : Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylène ; PCB : polychlorobiphényles.

⁵¹ En mentionnant le projet d'ensemble dans le libellé de l'enquête et en prévoyant des supports d'information sur le projet Euro3Lys et sur l'opération objet de la première demande

coopération opérationnelle en vue du respect des continuités naturelles et hydrauliques qui traversent le secteur.

Ce comité de coordination permet également d'assurer un échange d'information qui garantira de la cohérence de l'ensemble des procédures et demandes qui incombent aux différents maîtres d'ouvrage, en particulier en matière environnementale. »⁵²

L'Ae salue la mise en place de ce comité qui pourra se porter garant de la prise en compte des impacts de l'ensemble du projet et des mesures pour les éviter, les réduire et les compenser

Se doter d'une gouvernance adaptée au périmètre concerné par le projet et à ses enjeux, au juste niveau de décision et pérenne apparaît indispensable à la réalisation du projet.

L'Ae invite les maîtres d'ouvrage à préciser dans l'étude d'impact les objectifs, champ d'intervention, modalités de fonctionnement et moyens alloués à la gouvernance du projet. Elle suggère que la circonstance où l'un des opérateurs serait défaillant (par rapport à la mise en œuvre des mesures ERC ou plus largement d'une des opérations dont il assure la maîtrise d'ouvrage) soit analysée et prise en compte par le comité de coordination dès le démarrage du projet.

3.4 La prise en compte des impacts systémiques

Le territoire dans lequel s'inscrit le projet est l'objet de nombreux aménagements de nature diverse. Les impacts positifs et négatifs de ces aménagements sur le territoire peuvent ne pas se résumer à la somme de leurs impacts mais naître aussi des nombreuses interactions⁵³ existant entre eux et avec l'environnement.

L'analyse à cette échelle territoriale, globale, de ces impacts et surtout de leurs interactions, impacts systémiques, trouve idéalement sa place au stade de la planification territoriale, par exemple lors de l'élaboration d'un SCoT et à l'occasion de l'évaluation environnementale afférente.

Cette analyse porte non seulement sur la caractérisation de ces impacts mais aussi sur les mesures ERC associées et le suivi de leurs effets.

Ainsi, à l'échelle d'un projet, la nécessaire compatibilité avec le PLU ou PLUi et le SCoT apporte une assurance de la prise en compte par le projet de sa contribution aux impacts systémiques identifiés à l'échelle territoriale.

En l'absence d'analyse au stade de la planification, il revient alors de la mener au stade du projet,

⁵² Source : dossier

⁵³ Cf. théorie du Centre de gravité évoqué en note de bas de page n°24

5. Modalités de mise en œuvre du processus d'évaluation environnementale

Le chapitre ci-dessous détaille la compréhension par les différents maîtres d'ouvrage de la réglementation en vigueur, telle qu'elle est issue de la réforme de l'évaluation environnementale opérée par l'ordonnance n° 2016-1058 et le décret n° 2016-1110.

L'avis de l'administration est ainsi sollicité sur les différents aspects abordés.

5.1 Consistance et périmètre du projet soumis à évaluation environnementale

Nous comprenons que le code de l'environnement prévoit l'hypothèse où « un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage » et donne lieu à un « fractionnement dans le temps et dans l'espace » ou encore à une « multiplicité de maîtres d'ouvrage »². Un projet peut ainsi être constitué de plusieurs « opérations »³ ou « composantes »⁴ poursuivant la même finalité.

Aussi, le courrier de l'Autorité Environnementale du 20 janvier 2017⁵, adressé au Conseil Départemental du Haut-Rhin, invitait ne pas « appréhender indépendamment » le projet de Technoport de ses travaux de desserte, et interrogeait également l'opportunité d'inclure au périmètre de projet le Quartier du Lys, dans la mesure où il semblait « présenter des liens fonctionnels importants avec le projet de Technoport ».

Ainsi, au regard de cette définition, du courrier de l'Autorité Environnementale, et des liens fonctionnels répertoriés au paragraphe 2.2.3, nous comprenons que le projet pertinent à considérer correspondrait au projet d'aménagement du secteur Euro3Lys, tel que décrit avec ses différentes composantes recensées au paragraphe 2.2.2 ci-avant. Nous sollicitons l'avis de l'administration sur ce point, dans la mesure où il pourrait être également considéré que certains éléments décrits poursuivent en réalité une finalité propre et n'ont pas lieu d'être regardés comme composante d'un projet plus vaste.

5.2 Précision et approfondissement de l'étude d'impact

Au regard de la nécessité forte de coopération entre acteurs pour la prise en compte de la composante environnementale, un comité de coordination entre les différents maîtres d'ouvrage a été mis en place depuis le début de l'année 2017 et ce, sous l'égide du Préfet du Haut-Rhin (voir paragraphe 2.3 du présent document). Ce comité de coordination a et aura notamment pour objet de veiller à la cohérence d'ensemble des opérations du projet et à la mise en œuvre d'une coopération opérationnelle en vue du respect des continuités naturelles et hydrauliques qui traversent le secteur.

Ce comité de coordination permet également d'assurer un échange d'information qui garantira de la cohérence de l'ensemble des procédures et demandes qui incombent aux différents maîtres d'ouvrage, en particulier en matière environnementale. Au regard de la récente évolution réglementaire, nous sollicitons l'avis de l'administration pour veiller à la bonne application des textes au cas du présent projet.

Principes applicables

Nous comprenons que, dans ce cas où le projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage - y compris en cas de fractionnement dans le temps

² Article L. 122-1, III du code de l'environnement.

³ Selon le terme employé par le III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

⁴ Selon le terme employé par la rubrique 39^e du tableau annexé à l'article R. 122-2 du de l'environnement.

⁵ Voir Annexe 2

et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage - le projet doit être appréhendé dans son ensemble, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité⁶.

Cela suppose qu'une seule évaluation environnementale soit réalisée pour l'ensemble des opérations constitutives du projet, celle-ci pouvant cependant être progressivement affinée si le projet nécessite plusieurs autorisations⁷.

En effet, dans cette hypothèse, nous comprenons que:

- i. d'une part, les incidences du projet sur l'environnement doivent être appréciées lors de la délivrance de la première autorisation ;
- ii. d'autre part, lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette première autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact ; et l'autorité compétente, pour délivrer la nouvelle autorisation sollicitée, fixe s'il y a lieu, par une nouvelle décision, les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser ces incidences⁸.

La nécessité d'obtenir une nouvelle autorisation, soit pour le projet pris dans sa globalité, soit pour l'une de ses composantes, n'implique donc pas, pour le maître d'ouvrage sollicitant cette autorisation, d'élaborer une nouvelle étude d'impact ; mais celle qui a déjà été réalisée doit être actualisée si nécessaire.

Si les incidences du projet global doivent être définies au mieux dans l'étude d'impact figurant dans le dossier relatif à la première demande d'autorisation et lors des procédures d'instruction et d'enquête qui lui sont associées, il apparaît donc néanmoins qu'elles pourront être précisées et complétées ultérieurement. Il nous semble ainsi qu'une partie des impacts peut d'ores et déjà être réfléchi à l'échelle du projet global, comme les flux (circulation, continuités écologique, hydrologie...). Néanmoins, d'autres impacts plus localisés ou plus territorialisés (ex : présence d'une espèce protégée et son évitement éventuel, pollution des sols localisée) se déterminent plutôt lorsque la composante du projet global concernée est définie précisément (donc lors des demandes d'autorisations environnementales ultérieures).

- **Sur ce point, et au regard de la consistance et du calendrier propre à chaque composantes du projet, l'administration pourrait-elle confirmer qu'il pourra bien être procédé à un approfondissement progressif de l'étude d'impact dès lors que les incidences du projet sur l'environnement ne pourront être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de la première autorisation ?**

Mise en œuvre des dossiers d'étude d'impact

A des fins de clarification, nous avons repris dans la table 2 annexée à la fin du présent chapitre les contenus obligatoires de l'étude d'impact⁹ et avons réalisé une première évaluation des degrés de précision à venir en considérant trois périodes :

- i. Le dépôt initial qui arriverait à l'occasion des demandes d'autorisations du projet 3 PAYS en 2017, étant précisé que les deux autorisations qui lui sont nécessaires (permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale d'une part et autorisation environnementale d'autre part) devraient être simultanément sollicitées ;
- ii. Les demandes d'autorisation nécessaires au Quartier du Lys ou celles nécessaires à la révision des infrastructures de transport associée à ces deux premières opérations (3 PAYS et Quartier du Lys) qui devrait intervenir en 2018 ;
- iii. Les opérations devant être réalisées à plus long terme (en tout état de cause au-delà de 2021).

⁶ Article L. 122-1, III du code de l'environnement.

⁷ Articles L. 122-1, III, et R. 122-2, IV du code de l'environnement.

⁸ Article L. 122-1-1, III du code de l'environnement.

⁹ Articles L. 122-1, III, L. 122-3 et surtout R. 122-5 du code de l'environnement.

- Sur cette base, l'administration pourrait-elle fournir un avis sur l'étendue et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact qui figurera dans le dossier de demande de la première autorisation nécessaire (sachant que cette étude d'impact devrait donc requérir une ou plusieurs actualisations au fur et à mesure du dépôt des autres demandes d'autorisation) ?

Définition et prescriptions des mesures « ERC »

Enfin, nous souhaitons que l'administration se prononce sur la question des mesures destinées à éviter, réduire et compenser (« ERC ») les effets négatifs notables des travaux concernés.

Sur ce point, nous comprenons qu'il relève de la responsabilité des différents maîtres d'ouvrages du projet de veiller à la cohérence des mesures qui seront proposées, au regard notamment des continuités écologiques existantes sur le périmètre du projet ou d'autres aspects comme la gestion des cours d'eau. La définition de ces mesures devra faire l'objet d'une coordination entre les différents maîtres d'ouvrage lors du comité prévu à cet effet. L'évaluation environnementale du projet global devra s'attacher à démontrer cette cohérence.

Concernant la première version de l'étude d'impact qui figurera dans le premier dossier de demande d'autorisation déposé, cette dernière devrait porter sur les mesures « ERC » correspondantes aux incidences sur l'environnement :

- i. Des éléments d'aménagement qui peuvent être anticipés au stade du premier dépôt avec en particulier des principes d'évitement et/ou de réduction qui concernent l'ensemble des composantes du projet (ex : prise en compte des cours d'eau tant sur les plans fonctionnels que qualitatifs) ;
- ii. des travaux spécifiques considérés par la première composante du projet (en l'occurrence 3 Pays).

Dans le cas d'une pluralité d'autorisations et de maîtres d'ouvrage, se pose la question de savoir quelles sont les mesures « ERC » qui pourront s'appliquer à l'ensemble des composantes du projet et à ses différents maîtres d'ouvrage ou quelles sont celles qui s'appliqueront uniquement à des travaux particuliers autorisés et au maître d'ouvrage ayant sollicité l'autorisation dans le cadre de laquelle ces mesures seront prescrites. Nous comprenons que les mesures « ERC » prescrites par la première autorisation s'appliqueront pour partie à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et pour partie au maître d'ouvrage ayant spécifiquement demandé une autorisation pour des travaux particuliers. Pour ces derniers :

- i. Du fait des différentes temporalités des composantes du projet telles que détaillées en partie 2.2.5, chaque composante du projet (portée par un maître d'ouvrage) fera l'objet d'une demande d'autorisation distincte.
- ii. Les mesures ERC ne pourront, dans l'autorisation, être prescrites qu'à l'égard du maître d'ouvrage qui demande l'autorisation et qui en est bénéficiaire.
- iii. Enfin, chaque composante du projet bénéficiant en outre d'une assiette foncière propre (cf. 2.2.2), il semble que, sauf exception, ces mesures « ERC », spécifiques à chaque composante, devraient être mises en œuvre en priorité sur l'assiette foncière des travaux auxquelles elles se rapportent, ou le cas échéant, être mises en œuvre ex-situ, sur d'autres entités foncières.

En pratique, nous comprenons aussi que, dans le cas d'un projet dont la réalisation nécessite la délivrance de plusieurs autorisations et dont les incidences n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de la première autorisation, il est prévu qu'une actualisation de l'étude d'impact puisse être effectuée, incluant la définition d'éventuelles nouvelles mesures « ERC »¹⁰.

¹⁰ Article L. 122-1-1, III du code de l'environnement.

- Nous souhaiterions que l'administration puisse confirmer que la première version de l'étude d'impact qui figurera dans le premier dossier de demande d'autorisation déposé, à savoir, celle du dossier 3 PAYS devra porter sur :
- les mesures ERC légitimement mutualisables entre les différentes composantes du projet global (au regard notamment des continuités écologiques existantes sur le périmètre du projet ou d'autres aspects comme la gestion des cours d'eau) ;
 - les mesures « ERC » qui concernent les incidences sur l'environnement des travaux particuliers à la composante considérée dans cette demande Il n'y a ainsi pas lieu dans ce premier dossier de définir, décrire et estimer financièrement les mesures « ERC » et modalités de suivi qu'appelleront les incidences spécifiques aux autres composantes du projet qui ne sont pas encore identifiables au vu des temporalités différentes.

En synthèse, nous souhaiterions que l'administration puisse confirmer notre compréhension globale détaillée dans la Table 2 ci-dessous.

Table 2 – Aperçu global du contenu des dossiers de demande en fonction des temporalités des opérations du projet Euro3Lys

Contenu/projets	Global + 3 Pays	Quartier du Lys	Technoport 1 (voies), Tramway & aménagements routiers (CD68)	Technoport 2
Description du projet	Précis pour 3 Pays, ajusté aux connaissances pour le reste	Compléments, ajustement aux connaissances pour le reste		Compléments
Etat initial ¹¹		Compléments et précisions adaptés à la nature du projet et à son implantation définitive		Compléments de même nature mais qui devront tenir compte de l'évolution locale des situations sur le moyen terme
Effets/incidences ¹²		Compléments et précisions tenant compte de l'existence du projet initial		
Climat/vulnérabilité	Précis	Sans changement		Compléments éventuels
Solutions de substitution et raisons des choix				
Logique scénario de référence				
Spécificités infrastructures de transport (L122-5 III, 2 ^e alinéa) ¹³	Anticiper le besoin mais renvoi aux compléments	Rien	A réaliser en fonction des besoins	Rien <i>A réaliser en fonction des besoins</i>
Mesures ERC	Deux catégories : - Mesures anticipables pour la globalité du projet - Mesures Spécifiques aux travaux / ouvrages / installations / interventions autorisés par l'autorisation considérée	- Mesures anticipables pour la globalité du projet : précision sur les mesures déjà définies (caractéristiques, coûts) pour la composante du projet et adaptation (réglementaire, normes, évolution du projet) des mesures - Mesures spécifiques : idem.		Idem
Modalités de suivi	Adaptées aux obligations de chaque maître d'ouvrage, en fonction des mesures dont il a la charge de par la ou les autorisations qui lui ont été délivrées.			
Coûts collectif des pollutions nuisances, consommations énergétiques, avantages collectifs	Anticiper le besoin mais renvoi aux évolutions ultérieures de l'étude d'impact	Rien	A réaliser (Tram 1&2 et Routes CD68) – sous forme mutualisée en base et précise par composante	Rien <i>A réaliser en fonction des besoins</i>

5.3 Autres questions

Nous souhaitons obtenir également un avis de l'administration sur les questions suivantes :

1. L'évaluation d'incidences Natura 2000 sera réalisée dans le cadre de la première évaluation environnementale. Nous estimons qu'elle pourra servir pour toutes les procédures d'évaluation et d'autorisation, mis à part le cas où un projet identifierait des impacts potentiels nouveaux. Tous les documents produits feront donc référence à cette évaluation qui sera annexée. Cette manière de procéder correspond-elle aux souhaits de l'administration ?
2. Suite à la note du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides (NOR : TREL1711655N), nous considérons qu'il n'y a pas de zones humides délimitables lorsque les caractéristiques pédologiques demandées ne sont pas présentes. C'est le cas ici où les sols sont très remaniés par l'apport d'inertes. Les services administratifs en charge de l'eau partagent-ils cette position ?
3. Dans la mesure où les principaux impacts du projet identifiés à ce stade ne laissent pas apparaître d'incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat, confirmez-vous que, sauf à ce que l'étude d'impact ne révèle finalement de telles incidences au cours de son élaboration, il n'est pas nécessaire d'étudier les incidences du projet sur l'environnement d'un autre Etat, membre de l'Union européenne ou partie à la convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière ; en l'occurrence, respectivement, l'Allemagne et la Suisse ?

Annexe 2 : Les opérations ou aménagements à proximité du site du projet relevés par les rapporteurs

1. Euroeast park (anciennement ZAC du Welschen Schlag), en cours de réalisation. Cette ZAC est localisée dans un secteur situé plus au nord de la commune, en proximité immédiate de l'échangeur n°36 et de la gare de Saint-Louis la chaussée⁵⁴ (objet d'un avis de la DREAL en date du 15 avril 2016).
2. Des opérations sur le site de l'aéroport de natures diverses :
Stationnements :
 - création d'un parking silo de 2500 places sur 13000 m², à l'emplacement d'un ancien parking de plein pied, sur le site de l'aéroport (objet d'une décision de la DREAL Alsace le 17 février 2014) ;
 - création d'un parking provisoire de délestage de 966 places sur 30895 m², sur le site de l'aéroport (objet d'une décision de la DREAL Alsace le 17 novembre 2014) ;
 - création d'un parking de 5500 places sur 120 000 m², au lieu-dit « Zwischen den rainen », sur le site de l'aéroport (objet d'une décision de la DREAL Alsace le 8 avril 2015) ;
 - extension d'une aire de stationnement, de 115 places sur 2875 m² (objet d'une décision de la DREAL Grand Est le 19 juin 2017).
Autres aménagements :
 - création de 4000 m² de hangar et 5000 m² de tarmac (objet d'une décision de la DREAL Grand Est le 16 janvier 2017) ;
 - demande d'exploitation d'un dépôt de carburant (objet d'un avis de la DREAL Grand Est en date du 2 août 2017 et complété le 6 novembre 2017) ;
 - projet « Côté ville »⁵⁵, qui vise à réaménager des espaces situés au sein du périmètre de l'aéroport le long de l'A35 (« landside »), en lien avec le projet de nouvelle ligne ferroviaire (revue des infrastructures viaries, création de parkings notamment) ;
 - projet d'extension de la partie terminal (« airside ») au sein du périmètre de l'aéroport.
3. L'extension de la ligne 3 du tram bâlois jusqu'à Saint-Louis, mise en service le 10 décembre 2017. Certains des aménagements liés à ce projet sont en cours de réalisation, notamment un parking relais de 740 places sur 6 niveaux et une vélo station de 150 places, à la gare de Saint-Louis, en bordure sud-est de la ZAC du quartier du Lys (objet d'un avis de la DREAL Grand Est le 25 juillet 2017).
4. La nouvelle ligne entre l'aéroport et la gare de Saint-Louis, incluant une gare au sein du périmètre de l'aéroport et 6 km de ligne, objet d'études, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.
5. Le Technoparc : ZAC, sous maîtrise d'ouvrage du SMAT, dont les objectifs et les modalités de concertation ont été l'objet d'une délibération du conseil communautaire le 25 octobre 2017, cette ZAC ayant été déclarée d'intérêt communautaire par délibération du même conseil en date du 28 juin 2017.

⁵⁴ Qui serait amenée à disparaître avec la création de la nouvelle ligne ferroviaire EuroAirport (source : [Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport - Bilan du 1er temps fort de concertation \(6 mai-20 juin 2013\)](#))

⁵⁵ Cf. site et rapport d'activité de l'EuroAirport.

6. Le réaménagement de la plateforme douanière, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, dont l'objectif est de réduire les situations de congestion de l'A35 en amont de la plateforme qui touchent l'échangeur de l'autoroute avec la RD105 voire celui de l'aéroport, en raison de l'attente des poids lourds dans le passage de la frontière avec la Suisse.

7. Autres opérations d'aménagement :

- Lotissement de 40 lots sur 3,07 ha, 120 000 m² (objet d'une décision de la DREAL Alsace le 19 juin 2014)
- Création d'un complexe ludo sportif sur 19806 m² au nord- est du site du projet (route de Mulhouse, objet d'une décision de la DREAL Grand Est le 31 août 2017)