

Paris, le 20 novembre 2025

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/0989

Courriel : ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr

N° dossier : 2025-136

**Le Président de l'Autorité
environnementale**

à

Madame la directrice territoriale

SNCF Réseau

Direction territoriale Grand Est

Objet : Saisine sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du projet de nouvelle ligne ferroviaire EuroAirport (68).

Par courrier du 2 octobre 2025, SNCF Réseau a transmis à l'Autorité environnementale (Ae) une demande d'avis sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du projet de nouvelle ligne ferroviaire Euroairport (NLFEA), dans le Haut-Rhin (68).

Ce projet comporte une nouvelle ligne ferroviaire de 6 km, en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle et une halte ferroviaire au niveau de l'aéroport international Bâle-Mulhouse. Il a pour objectif de permettre une desserte ferroviaire directe de l'aéroport depuis Mulhouse et Bâle, mais aussi plus largement depuis l'est de la France, le nord-ouest de la Suisse, une partie du Bade-Wurtemberg.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 14 mars 2022.

Dans le cadre de cette procédure l'Ae avait émis l'avis délibéré n° 2019-98¹ du 22 janvier 2020.

Par jugement du 7 avril 2025 le tribunal administratif de Strasbourg, saisi par deux associations (l'une de protection de la nature et l'autre de défense des intérêts des populations riveraines de l'aéroport) et une commune suisse, a conclu à l'insuffisance de l'étude d'impact sur la détermination des zones humides (l'étude avait utilisé les critères de végétation et de pédologie comme cumulatifs alors que dans la réglementation il suffit de satisfaire l'un deux pour qualifier d'humide une zone).

¹ https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200122_nlf_euroairport_68_delibere_cle51a35c.pdf

Le tribunal a sursis à statuer et laissé un délai de douze mois pour régulariser la déclaration d'utilité publique², par prise d'un arrêté préfectoral modificatif, nécessitant la mise à jour de l'étude d'impact sur les zones humides (identification des zones humides, évaluation de l'impact, et ajustement des mesures d'évitement, réduction et compensation) : « *17. L'irrégularité mentionnée aux points 12 à 15 est susceptible d'être régularisée par la production d'une étude complémentaire qui déterminera, conformément aux dispositions de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, la superficie des zones humides impactées par le projet de nouvelle liaison ferroviaire, et définira, le cas échéant, les mesures requises par cet impact. Après réalisation de cette étude et consultation du public sur les éléments nouveaux versés au dossier, le préfet du Haut-Rhin produira, dans un délai de 12 mois à compter de la notification du présent jugement, un arrêté modificatif relatif au caractère d'utilité publique du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport sur le territoire des communes de Bartenheim, Blotzheim, Hésingue et Saint-Louis.* » (extrait du jugement n° 2206151 du 7 avril 2025 du tribunal administratif de Strasbourg). En application de la réglementation en vigueur, la prise de cet arrêté préfectoral devra être précédée d'une enquête publique.

SNCF Réseau a de ce fait réalisé une étude de détermination des zones humides dans l'aire d'étude du projet, en utilisant les méthodes réglementaires en vigueur, et analysé les impacts du projet, tels qu'ils peuvent être documentés à ce stade, sur les zones humides. Le dossier ajoute que les phases d'approfondissement (devant déboucher sur la définition du projet précis et la demande d'autorisation environnementale) ne sont aujourd'hui pas lancées, les études approfondies étant suspendues faute de financement.

Vous interrogez l'Autorité environnementale sur la nécessité d'actualiser l'évaluation environnementale de la DUP au vu des résultats de cette étude. Les éléments reçus par l'Ae comportent un dossier comprenant une présentation de l'étude, ses résultats en termes d'identification des zones humides dans l'aire d'étude et des incidences du projet, ainsi qu'un résumé non technique.

Deux aires d'étude ont été utilisées : une aire d'étude immédiate, de 500 m de part et d'autre du projet, pour l'identification des zones humides, une aire d'étude élargie, de 5 km autour du tracé (13 000 hectares), pour l'analyse des effets indirects sur d'autres zones humides.

L'étude s'est déroulée en deux phases :

- une phase de détermination de secteurs susceptibles d'accueillir des zones humides potentielles : utilisation de la première étude d'impact, de plusieurs bibliographies, analyse des habitats naturels, sondages pédologiques, au nombre de 85 dont 60 supplémentaires réalisés en 2025)

² « *Le tribunal n'a pas remis en cause le caractère d'utilité publique du projet, constatant que la nécessité d'améliorer l'accès à l'aéroport répondait à une finalité d'intérêt général et n'emportait pas de conséquences économiques, environnementales et sociales excessives. Il a en revanche estimé que l'étude d'impact était erronée, en ce qui concerne la détermination des zones humides concernées par le projet. Cette insuffisance de l'étude d'impact est susceptible d'avoir des conséquences sur d'autres aspects du projet, notamment l'évaluation des enjeux des milieux naturels (sites Natura 2000, trames verte et bleue, défrichements), le bilan environnemental et les mesures compensatoires devant être mises en œuvre. Par un jugement du 7 avril 2025, le tribunal a donc sursis à statuer et laissé à l'Etat un délai de douze mois pour régulariser la déclaration d'utilité publique du projet par le dépôt d'un arrêté préfectoral modificatif, impliquant, le cas échéant, la réalisation de nouvelles études et d'une enquête publique* » (extrait du communiqué de presse du 8 avril 2025 du tribunal administratif de Strasbourg).

- une phase d'approfondissement dans les six secteurs potentiels identifiés en phase 1 : réalisation de sondages supplémentaires (104), de relevés floristiques (18) et phytosociologiques (26), analyse historique de l'évolution des sites, analyse des fonctionnalités écologiques à dire d'expert.

L'étude présente et analyse de manière détaillée les données recueillies sur les six secteurs, du nord au sud :

- secteur A : environs du ruisseau du Muehlbach,
- secteur B : au niveau de la carrière de Ritty,
- secteur C : au niveau d'un espace situé entre l'actuelle voie ferrée, l'autoroute A35 et la zone urbaine,
- secteur D : au niveau d'un espace entre l'aéroport et l'autoroute A35,
- secteur E : au nord de la carrière de Hardt Stocketen,
- secteur F : au sud de la carrière de Hardt Stocketen.

Au total, seize zones humides sont identifiées, dont la ripisylve du Muehlbach (le cours d'eau se présente comme un « large fossé » avec des berges de forte pente (quasiment des merlons) et seule la ripisylve est identifiée comme zone humide), et un ensemble de zones humides qualifiées d'origine anthropique : saulaies et roselières ayant colonisé d'anciennes zones de carrières, simples dépressions au sein de remblais. L'étude souligne que certaines de ces zones sont peu pérennes : elles sont alimentées uniquement par les eaux météoriques sans lien avec la nappe phréatique et des évolutions ont été constatées depuis la première étude d'impact : certaines zones ont vu leur végétation évoluer vers un habitat mésophile, certaines ont été remblayées dans le cadre de l'activité des carrières. L'intérêt biologique de ces zones humides sur remblais est qualifié de modeste, leur intérêt pour certaines espèces de libellules et d'amphibiens pionniers étant cependant noté par le dossier. Le caractère rapidement évolutif de ces zones dans le temps posera la question de l'intérêt de refaire des inventaires complémentaires dans les années à venir, quand le projet entrera en phase d'études de réalisation.

La superficie totale de ces seize zones humides est de 6,63 ha, dont 1,15 ha pour la ripisylve du Muehlbach.

L'étude présente les incidences directes du projet sur ces zones humides : seules quatre, dans le secteur F (sud de la carrière de Hardt Stocketen), seront affectées totalement ou partiellement, pour une surface totale de 640 m² au plus (respectivement 100, 40, 200 et 300 m² pour les zones humides 13, 14, 15 et 16). Il est indiqué que la zone 16 sera évitée en grande partie et qu'il sera recherché au stade des études détaillées la possibilité d'éviter totalement les zones 15 et 16 (dans ce cas l'impact total serait alors de seulement 140 m²). La zone humide 16 ne sera affectée que partiellement et le dossier identifie d'ores et déjà des dispositions à prendre pour ne pas affecter (par modification des écoulements) la partie de cette zone qui ne sera pas touchée directement par le projet. Il est indiqué qu'en phase d'approfondissement, il pourra être envisagé de créer à titre compensatoire des petites zones humides par creusement de légères dépressions dans les remblais.

Un ensemble de cartes présente par secteur les zones humides identifiées et la superposition de l'emprise du projet avec ces zones pour détermination des incidences directes (cartes en annexe pour le secteur F).

Les zones humides 1 à 12 ne seront perturbées ni directement, ni indirectement : le projet est situé à l'aval des zones 1 à 3 et les zones 4 à 12 sont situées de l'autre côté de l'A35, alimentées par la nappe alluviale, le projet n'étant pas de nature à affecter les écoulements, ni l'alimentation et les fonctionnements de ces zones humides³. L'étude conclut aussi à l'absence de liens fonctionnels des zones humides potentiellement affectées avec les sites Natura 2000 situés à proximité du projet ainsi qu'à l'absence d'incidences sur la « trame verte et bleue » (zones situées hors corridors écologiques et sans enjeu en termes de réservoirs de biodiversité, pas de boisement sur ces zones).

Le dossier présenté donne à la fois une vision complète des éléments techniques ayant conduit à l'identification des zones humides et à l'analyse des incidences et une vision synthétique, tout en étant démonstrative, de la problématique, via le résumé non technique.

En conséquence, au regard de ce qui précède, l'Ae constate que l'insuffisance de l'évaluation environnementale, établie par le jugement, concernant les zones humides, est désormais résorbée. Elle n'a pas d'autre observation à produire sur ce dossier. Il n'est pas nécessaire d'actualiser à ce stade l'étude d'impact du projet de nouvelle ligne ferroviaire EuroAirport.

Les éléments d'approfondissement de la connaissance des zones humides établis suite au jugement du tribunal administratif devront être intégrés dans les futures actualisations de l'évaluation environnementale, pour les phases de réalisation du projet (autorisation environnementale en particulier). Le caractère évolutif de l'environnement, dont la présence, l'apparition, les modifications et la disparition parfois rapides de certaines zones humides, devra être pris en compte au moment de ces phases d'approfondissement : il pourra en particulier être nécessaire d'approfondir l'identification de la présence des zones humides dans les secteurs pouvant en accueillir, pour identifier les incidences du projet et définir les mesures d'évitement de ces zones au moment de la détermination précise du projet (et les mesures de réduction et de compensation de ces incidences le cas échéant), tant au regard des fonctionnalités d'ensemble de ces zones que des espèces qu'elles sont susceptibles d'accueillir.

Le présent avis sera publié sur le site internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

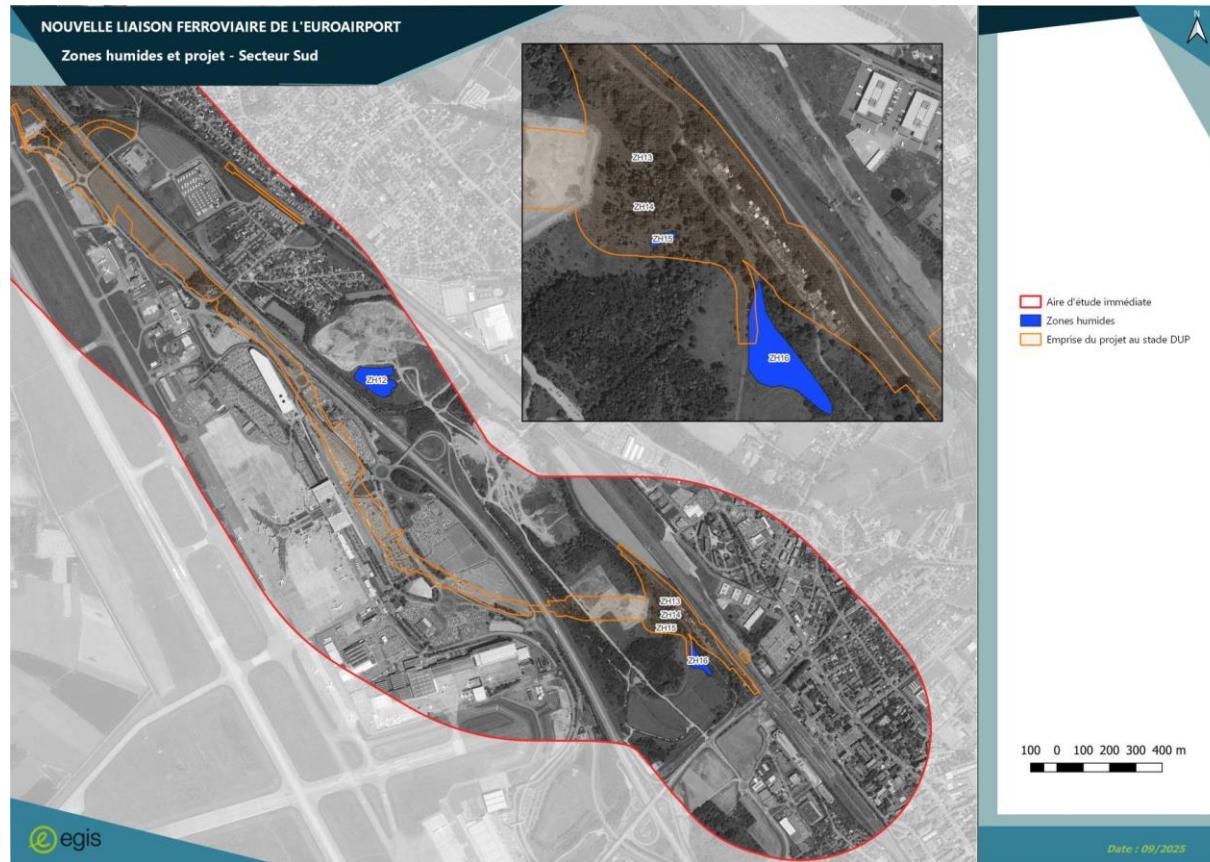
Le président de la formation d'Autorité environnementale de l'IGEDD

Laurent Michel

³ Au plan géologique et hydrogéologique, le territoire est caractérisé par un substratum marneux recouvert d'alluvions anciennes, d'alluvions récentes au nord de l'aire d'étude (jusqu'à 30 m d'épaisseur), des îlots de limons sableux au sein des alluvions anciennes, et d'importants remblais (jusqu'à 20 ou 25 m d'épaisseur) et par la présence de la grande nappe alluviale du Rhin, profonde (à 10,5 m en dessous des carrières), qui coule du sud-ouest vers le nord-est. Des petits affluents (Muehlbach et ses affluents au nord, Liesbach et ses affluents au sud) coulent vers le Rhin.

Annexe. Cartes des zones humides et de leur superposition avec le projet pour le secteur F





Autorité environnementale