



Autorité environnementale

**Décision de l'Autorité environnementale, après
examen au cas par cas, sur le projet d'extension du
terminal côté ville de l'aéroport Bâle – Mulhouse (68)**

n° : F-044-24-C-0175

Décision n° F-044-24-C-0175 du 25 novembre 2024

Décision du 25 novembre 2024
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-044-24-C-0175, présentée par la société Aéroport Bâle Mulhouse, relative au projet d'extension du terminal côté ville de l'aéroport Bâle - Mulhouse (68), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 23 octobre 2024.

Considérant la nature du projet,

- le projet dit « EMT Landside » présenté consiste en :
 - o la construction d'une extension du hall de 14 000 m² (durée des travaux 10 mois) ;
 - o la rénovation du terminal sur une surface de 15 000 m² (durée des travaux : 2,5 ans) ;
 - o l'aménagement des espaces extérieurs sur 40 000 m² (durée des travaux : 4 ans) ;
- ces travaux nécessiteront le réaménagement des accès au terminal ;
- les travaux se réaliseront en site occupé et nécessiteront des dispositions transitoires de chantier pour maintenir l'activité ;
- le projet s'inscrit dans une vision d'« *évolution modulaire du terminal* » portée par la « stratégie EAP 23 » de l'aéroport, permettant une grande flexibilité, notamment l'éventuel développement de modules côté pistes dit « EMT Airside ». Ce développement n'a pas fait l'objet de décision à ce stade ;
- l'objectif du projet est d'améliorer le confort des passagers en assurant une bonne qualité de service, d'offre commerciale et de restauration, de répondre aux attentes dans ces domaines et de permettre une flexibilité et une efficacité accrues pour les partenaires opérationnels (compagnies aériennes, entreprises d'assistance au sol), de « *diminuer l'impact environnemental des infrastructures terminales de l'aéroport, en appliquant une démarche Net Zero Carbon ambitieuse et en visant une certification de haut niveau pour promouvoir une construction et construction durable* » ;
- le projet est soumis à déclaration au titre de la législation sur l'eau et à permis de construire ;

Considérant la localisation du projet,

- en secteur urbain et anthropisé, sur la commune de Saint-Louis (68) ;
- en dehors de tout secteur protégé ou à enjeu de biodiversité ;

- sur un secteur couvert par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Bâle-Mulhouse approuvé le 25 octobre 2004 et le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse 2018-2022 ;
- sur un secteur couvert par les plans de prévention des risques d'inondation de Blotzheim et de Héisingue (hors zones inondables), dans le périmètre de protection éloigné des puits de Saint-Louis ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences,

- en ce qui concerne les ressources nécessaires au projet, celui-ci sera raccordé aux réseaux d'eau potable et d'eaux usées auxquels le terminal actuel est raccordé. Il présentera un léger excédent de matériaux (valeur chiffrée non indiquée), qui seront valorisés sur le site ;
- le dossier indique que le projet n'est pas susceptible d'engendrer de fréquentation supplémentaire *« mais permettra indirectement l'augmentation naturelle de la demande actuellement limitée par la capacité du terminal. Une incidence indirecte sur les déplacements/trafic peut être attendue »*. Ces déplacements (accès terrestre et mouvements aériens) ne sont pas évalués dans le dossier. Les incidences en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de bruit seront *« contrebalancées par la modernisation des flottes et des mesures de réduction dans lesquelles l'EuroAirPort est déjà activement engagé »* (celles-ci sont quantifiées dans le dossier et précisées ci-après) ;
- en ce qui concerne les opérations existantes à proximité,
 - o la Nouvelle Ligne Ferroviaire EAP n'a pas obtenu le financement européen sollicité au titre du mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE) (desserte directe de l'aéroport depuis Bâle, Strasbourg, Mulhouse...). Le maître d'ouvrage considère que cela renforce l'incertitude sur son financement et a considéré que la nouvelle ligne ferroviaire n'est pas indissociable du développement de l'aéroport. L'Ae confirme que le périmètre du projet de l'aéroport exclut à ce stade le projet de Nouvelle Ligne Ferroviaire, mais les études de celle-ci devront, le cas échéant, s'attacher à analyser dans quelle mesure les développements de l'aéroport font partie de son périmètre. Le projet de terminal est développé pour être compatible avec tout mode de déplacement terrestre qui serait mis en place (Nouvelle Ligne Ferroviaire, tram, système de transport automatique...). Le dossier indique que la Nouvelle Ligne Ferroviaire aura, si elle est réalisée, des effets cumulés avec le projet aéroportuaire du fait des modifications des flux et de la demande en stationnement ;
 - o le projet Euro3lys, sur lequel l'Ae avait rendu un avis, a depuis été revu à la baisse, le pôle de loisirs et de commerce étant abandonné ; l'Ae indiquait dans son avis qu'il n'avait pas de lien fonctionnel avec les opérations au sein de l'emprise aéroportuaire ;
 - o des développements côté piste dits « Projet EMT Airside » ne sont pas décidés à ce stade, et le projet « EMT Landside » fonctionne sans eux ;
- le terminal futur est soumis aux émissions sonores de l'aéroport et des aéronefs définies pour la zone C du PEB (zone de bruit modéré comprise entre 57 et 65 dB) ;
- les émissions de gaz à effet de serre correspondant à la construction du projet sont évaluées à 490 teqCO₂ environ. Le nouveau bâtiment permettra des économies d'émission liées à sa consommation énergétique d'environ 150 teqCO₂. En 2032, les émissions annuelles liées à la croissance des accès terrestres facilitée par le projet sont estimées à 18 000 teqCO₂ ; les émissions annuelles liées au la croissance du trafic aérien sont estimées à 2 000 teqCO₂ ;
- le projet répondra aux certification Breeam excellent, E+C-, ACA niveau 4 pour les bâtiments ;
- des aménagements paysagers et un mode de gestion intégrée des eaux pluviales ont été prévus dès la conception du projet ;
- la phase travaux sera menée de manière à minimiser la gêne pour les usagers ;
- les places de stationnement supprimées du fait du projet seront reconstituées sur un parking non utilisé au nord de l'aéroport ;

Concluant que,

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, considérant la dimension réduite du projet d'extension du terminal côté ville de l'aéroport Bâle – Mulhouse (68), celui-ci n'est pas susceptible d'incidences significatives sur l'environnement et sur la santé humaine

au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (annexe III de la directive susvisée n°2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le projet d'extension du terminal côté ville de l'aéroport Bâle - Mulhouse (68) n° F-044-24-C-0175, n'est pas soumis à évaluation environnementale.

Article 2

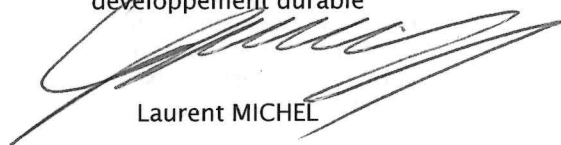
La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 25 novembre 2024

Le président de la formation d'Autorité environnementale
de l'Inspection générale de l'environnement et du
développement durable



Laurent MICHEL

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.