



## **Autorité environnementale**

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la réalisation d’un quai d’amarrage de bateaux porte-conteneurs à Village-Neuf (68) et sur la mise en compatibilité du plan local d’urbanisme**

**n°Ae : 2024-029**

Avis délibéré n° 2024-029 adopté lors de la séance du 13 juin 2024

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 13 juin 2024 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la réalisation d'un quai d'amarrage de bateaux porte-conteneurs à Village-Neuf (68) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Bertrand Galtier, Christine Jean, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

Étaient absents : Sylvie Banoun, Marc Clément, Virginie Dumoulin, François Letourneux.

\* \*

\*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Haut-Rhin, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 26 mars 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de 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. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 4 avril 2024 :

- le préfet du Haut-Rhin et a pris en compte la contribution du 13 décembre 2023,
- la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) Grand Est, et a pris en compte la contribution du 7 mai 2024.

Sur le rapport de Karine Brulé et François Vauglin, qui se sont rendus sur site le 27 mai 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

# Synthèse de l'avis

Le projet présenté par le syndicat mixte pour la gestion des Ports du Sud Alsace vise à créer, sur le port de Huningue Village-Neuf (68), un quai d'amarrage de bateaux porte-conteneurs de 6 750 m<sup>2</sup> dans le lit mineur du Rhin et une plateforme de 2 ha au droit du futur quai (en partie déjà construite) pouvant accueillir des matériaux en vrac et, dans un second temps, des conteneurs. Le projet est celui d'une plateforme trimodale train, route, fleuve, dont la description reste à compléter dans le dossier pour que l'étude d'impact porte sur le projet d'ensemble.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du dossier sont les risques technologiques, les rejets dans l'eau, les continuités écologiques, en particulier du Rhin et de ses rives, ainsi que les réservoirs de biodiversité, en particulier la Petite Camargue Alsacienne.

Afin de comprendre en quoi l'extension du port de Huningue Village-Neuf répond à la stratégie portuaire de l'autorité concédante et de son concessionnaire, l'Ae recommande de la présenter et d'éclairer le choix du développement portuaire à cet endroit.

Le dossier souffre d'incohérences internes résultant d'une élaboration faite au fil de l'eau sur plusieurs années. Les hypothèses et le contenu du projet ayant évolué, certaines parties du dossier reflètent d'anciennes versions du projet qui ne sont plus d'actualité. L'Ae recommande de mettre l'ensemble en cohérence.

L'étude d'impact omet de présenter le scénario de référence, qui doit décrire l'évolution la plus probable en l'absence de projet. Dès lors, les impacts du projet sont le plus souvent évalués en comparant l'état initial actuel et l'état futur avec projet, ce qui est un biais méthodologique majeur. L'Ae recommande de reprendre ce point fondamental de l'évaluation environnementale et d'actualiser en conséquence l'étude d'impact. Cela est particulièrement nécessaire pour le trafic, le bruit, la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, l'évaluation des coûts collectifs et des avantages induits.

D'autres recommandations sont émises, notamment pour prendre en compte les risques technologiques (mieux les décrire et analyser les incidences du projet sur cette thématique), pour réduire le bruit du chantier, pour assurer le respect des seuils sonores en exploitation, pour respecter les règles de l'évaluation des incidences Natura 2000.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et contenu du projet

Le syndicat mixte pour la gestion des Ports du Sud Alsace est un syndicat mixte ouvert (SMO) composé de la Région Grand Est, de Saint-Louis Agglomération, de Mulhouse Alsace Agglomération, de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) et de Voies navigables de France (VNF). Il est l'autorité concédante d'installations portuaires situées à Mulhouse-Illzach (port de l'Île Napoléon), à Ottmarsheim et à Huningue Village-Neuf (68), face à Bâle, à proximité des frontières avec la Suisse et l'Allemagne (figure 1).

Le concessionnaire<sup>2</sup> des installations portuaires est, pour une durée de 30 ans, la société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) Euro Rhein Ports, constitué du syndicat mixte, d'Alsaceteam<sup>3</sup> SAS et de la Banque des territoires. Il assure les aménagements des concessions et a désigné un sous-délégué chargé de leur exploitation : Swissterminal France. Le SMO souhaite la création d'un quai d'amarrage de bateaux porte-conteneurs sur la commune de Village-Neuf.

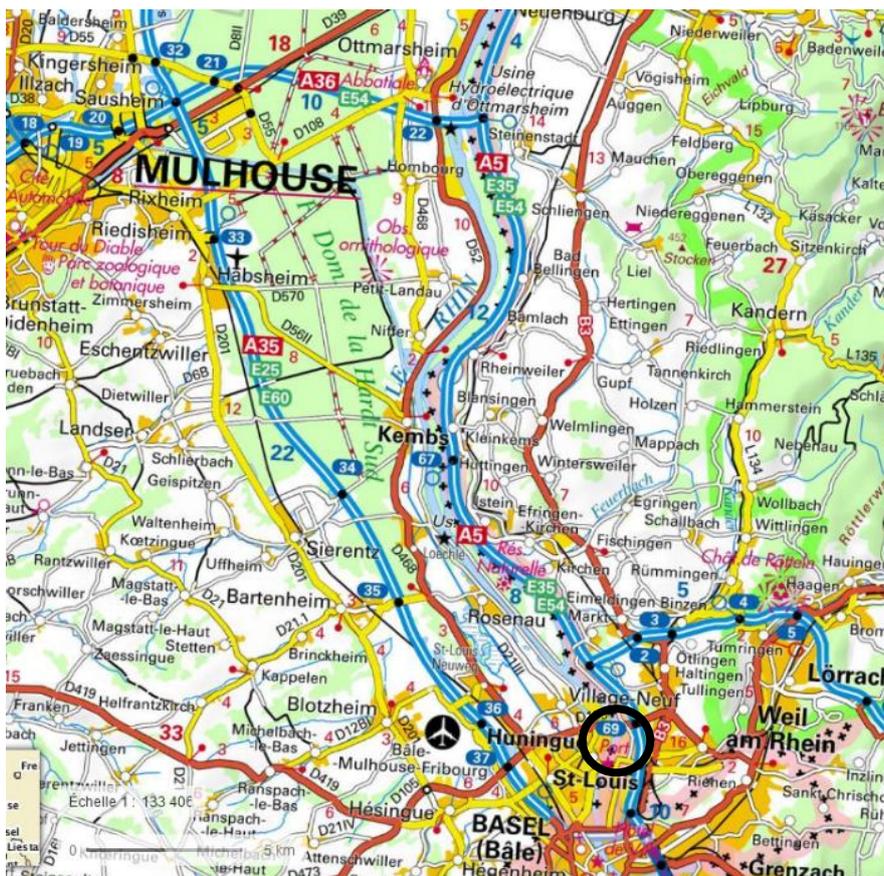


Figure 1 : Situation d'ensemble – le port d'Huningue Village-Neuf est dans le cercle noir (fond : Géoportail).

<sup>2</sup> Un contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques (extrait de l'article L. 1121-1 du code de la commande publique).

<sup>3</sup> Alsaceteam est une « joint-venture » (association d'entreprises visant la réalisation d'un projet commun) mise en place par Swissterminal AG avec le grand port maritime de Marseille et Haropa Port – grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

Le projet vise ainsi l'extension du port d'Huningue Village-Neuf, qui couvre actuellement 30 ha environ et dont la plateforme s'étend sur 6 ha. Cette évolution est notamment motivée par le souhait d'accueillir le trafic du terminal à conteneurs de Conteba à Bâle dont la fermeture est prévue en 2029, pour répondre à une ambition de développement urbain (habitat) de cette ville, et pour capter une partie des besoins futurs. Le terminal de Conteba est exploité par la maison-mère du sous-délégataire d'Euro Rhein Ports, la société Swissterminal AG, elle-même contrôlée par le géant portuaire de Dubaï, DP World.

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

### 1.2.1 Le projet

L'extension du port d'Huningue Village-Neuf comprend la création d'une plateforme trimodale train, route, fleuve et celle d'un quai dans le lit mineur du Rhin canalisé, pouvant accueillir un trafic de marchandises en vrac ou en conteneurs et permettant l'accostage simultané de deux bateaux. Le dossier présenté ne porte pourtant que sur la réalisation du quai. Il n'y a pas de doute que le projet d'ensemble dont les incidences sont à évaluer est constitué des trois composantes (fer, route, fleuve), en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement<sup>4</sup>.

***L'Ae recommande de présenter toutes les opérations prévues ou réalisées pour améliorer la capacité et l'intermodalité du port de Huningue Village-Neuf et de faire porter l'étude d'impact sur le projet d'ensemble, comprenant la création d'une plateforme trimodale train, route, fleuve et celle d'un quai pouvant accueillir un trafic de conteneurs.***

La création d'un quai de 260 m de long et d'environ 25 m de large représente une extension foncière de 6 750 m<sup>2</sup> dans le Rhin. Une plateforme imperméabilisée a déjà été créée sur environ 2 ha (même si elle est notée « *en cours de travaux* » sur la figure suivante) pour étendre l'accueil de vracs, les bateaux étant actuellement amarrés à un ponton situé en amont du projet. Le projet prévoit d'aménager l'extension en terminal conteneurs pouvant accueillir 30 000 EVP<sup>5</sup> à l'horizon 2030-2040. D'ici là, elle sera dédiée au trafic de marchandises en vrac.

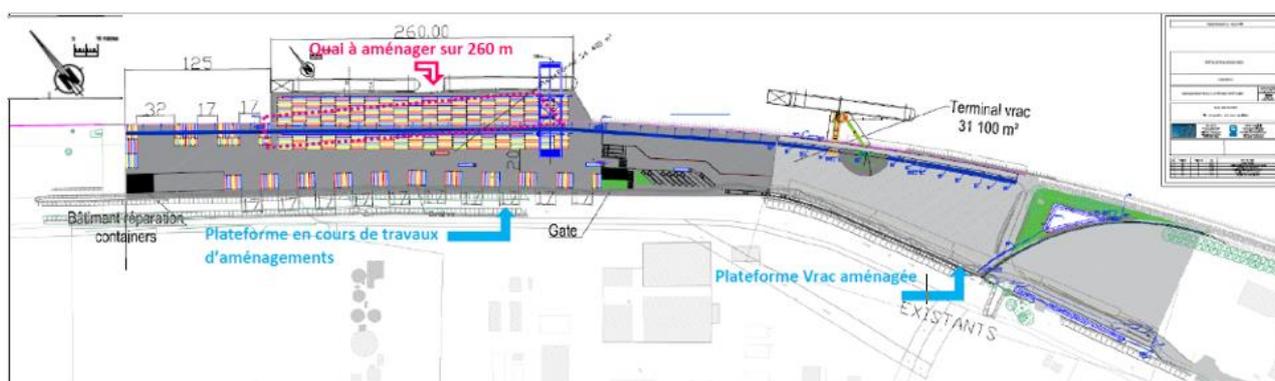


Figure 2 : Plan des aménagements (source : étude d'impact)

<sup>4</sup> dont le III indique notamment : « *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.* »

<sup>5</sup> L'équivalent vingt pieds, ou EVP, est une unité approximative de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs fondée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds de long (6,1 m), 8 pieds de large et 8,5 pieds de hauteur, soit environ 38,5 m<sup>3</sup>. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs (source : Wikipédia).

L'étude d'impact évoque en outre un « *programme d'aménagement global que viennent compléter les 260 m de quai, [et qui] concerne l'achèvement d'un terminal conteneurs de 800 m de long. L'objectif de la CCI est d'accroître le terre-plein existant en récupérant une emprise de 25 par 260 m<sup>2</sup> sur le Rhin (inscrite dans l'axe des ducs d'Albe existants).* » (p. 41)

De plus, selon le site de l'opérateur Swissterminal<sup>6</sup>, « *Dans la première phase de construction, 240 m de quai et plus de 2 hectares de parc à conteneurs seront ajoutés. Une longueur de quai supplémentaire de 160 m et un espace de conteneurs supplémentaire de 1,5 hectare sont prévus. L'objectif est d'atteindre une capacité annuelle de plus de 100 000 EVP. Huningue-Village-Neuf remplacera les installations actuelles de manutention de conteneurs de Swissterminal à Bâle-Kleinhueningen.* »

Il apparaît donc dans la communication officielle de l'opérateur que le projet serait celui d'une extension de 400 m des quais et de 3,5 ha du parc à conteneurs, dont la construction est prévue en deux phases, la première consistant en une extension de 240 m de quai et de 2 ha de parc à conteneurs. Or l'étude d'impact comme le maître d'ouvrage indiquent que la longueur du quai a été réduite de 400 m à 260 m pour réduire les incidences du projet. Il serait utile de mettre en cohérence le dossier et l'ensemble de la communication autour du projet.

***L'Ae recommande de vérifier la cohérence de la définition du projet au sein du dossier et avec les éléments affichés publiquement par l'opérateur.***

#### *La création du quai d'amarrage de porte-conteneurs*

Les opérations de création du quai de 260 m consistent à :

- réaliser un quai de 25 m de large le long de la berge sur remblais, via la pose de palplanches vibrofoncées<sup>7</sup> par une grue sur une barge,
- déposer une partie du perré (revêtement maçonné recouvrant la berge du Rhin endigué) aux extrémités du quai pour assurer la jonction entre le quai et la plateforme,
- installer des pieux et des poutres rectangulaires horizontales (longrines) afin de constituer un support solide pour le chemin de roulement du futur portique à conteneurs,
- effectuer des travaux de voirie et de réseaux divers.

En complément, un contre-rideau sera réalisé en palplanches vibrofoncées dans le sol à 9,60 m de la berge.

Les eaux pluviales seront collectées et acheminées vers des bassins de décantation avant rejet à débit contrôlé dans le Rhin. Deux bassins collectent les eaux de ruissellement de la plateforme, un celles du quai.

<sup>6</sup> <https://www.swissterminal.com/fr/swissterminal-reprend-l'exploitation-de-trois-ports-interieurs-francais/>. On lit aussi sur la page <https://www.swissterminal.com/fr/swissterminal-transforme-ottmarsheim-en-un-hub-ferroviaire-pour-la-region-alsace-avec-une-nouvelle-connexion-au-port-danvers/> : « *Swissterminal AG élargit le portfolio de services ferroviaires de son opérateur Schweizerzug avec une nouvelle connexion entre Anvers et Ottmarsheim à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022. Ce service ferroviaire commencera avec trois allers-retours directs par semaine. [...] L'introduction de ce nouveau produit ferroviaire est le premier d'une série progressive de développements prévus au cours des prochains mois et années.* » Sites consultés le 24 mai 2024.

<sup>7</sup> Vibrofonçage : technique d'enfoncement des pieux et palplanches par vibrage à fréquence élevée et faible amplitude (source : le dictionnaire professionnel du BTP, <https://www.editions-eyrolles.com/Dico-BTP/definition.html?id=9375>).

Lors de la visite, il a été indiqué oralement aux rapporteurs que l'évolution de l'exploitation du quai vers l'accueil de porte-conteneurs nécessitera un renforcement de la plateforme par une couche supplémentaire de bitume d'environ 20 cm. Pour que les trains puissent accéder jusqu'au bord du quai, des installations ferroviaires seront créées.

### 1.2.2 Coût et calendrier

Le coût de la création du quai est estimé à 3,5 M€ HT selon le compte-rendu de la concertation, et à 8,8 M€ HT avec l'achat du portique à conteneurs selon l'étude d'impact. Le coût et le calendrier de l'ensemble du projet restent à préciser.

*L'Ae recommande de présenter le coût et le calendrier de l'ensemble du projet.*

## 1.3 Procédures relatives à l'opération

Le dossier vise à obtenir une autorisation environnementale et une déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU), en l'occurrence le plan local d'urbanisme de la commune de Village-Neuf. Le pétitionnaire sollicite une procédure d'évaluation environnementale commune en application des articles L. 122-4 et R. 122-27 du code de l'environnement. Le présent avis porte donc sur l'étude d'impact du projet et sur l'évaluation environnementale de la MECDU.

Le dossier d'autorisation environnementale concerne notamment l'autorisation au titre de la législation sur l'eau (articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement) et la dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées (article L. 411-1 du même code)<sup>8</sup>. L'extension de la plateforme d'accueil de matériaux en vrac, incluant la réalisation des ouvrages de collecte et de décantation des eaux pluviales, a fait l'objet d'une déclaration au titre de la législation sur l'eau.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000<sup>9</sup>. Les éléments correspondants sont présentés dans le dossier conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement.

Le projet fait l'objet d'une évaluation transfrontalière avec l'Allemagne de ses incidences sur l'environnement au titre de l'article R. 122-10 du code de l'environnement et de consultations avec un État frontalier membre de l'Union européenne ou partie à la Convention du 25 février 1991 signée à Espoo prévues à l'article R. 515-85 du même code. L'engagement d'une démarche analogue avec la Suisse n'est pas évoqué par le dossier.

## 1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux du projet relevés par l'Ae sont :

---

<sup>8</sup> Le conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) Grand Est a rendu un [avis favorable le 28 septembre 2023](https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/aviscsrpn-dep-2023-56_villageneuf_quai_smgpsa.pdf) ([https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/aviscsrpn-dep-2023-56\\_villageneuf\\_quai\\_smgpsa.pdf](https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/aviscsrpn-dep-2023-56_villageneuf_quai_smgpsa.pdf)).

<sup>9</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » 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 faune flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

- les risques technologiques pour éviter toute hausse de ceux-ci,
- les rejets dans l'eau, pour éviter toute pollution,
- les continuités écologiques, en particulier du Rhin et de ses rives, et les réservoirs de biodiversité, en particulier la Petite Camargue Alsacienne.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

Le dossier a été élaboré sur plusieurs années avec des hypothèses qui ont significativement évolué. Il souffre d'incohérences internes relativement nombreuses, qu'une relecture attentive de l'ensemble devrait réduire. L'étude d'impact résume et compile de nombreuses études thématiques, de manière souvent trop partielle. Les études thématiques étant jointes en annexe, il est heureusement possible de s'y reporter pour avoir une meilleure approche des sujets traités, qui reste toutefois parfois insuffisante (risques, bruit, émissions de gaz à effet de serre, Natura 2000...).

### ***2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu, scénario de référence***

Nonobstant les observations faites ci-avant sur la définition du projet, le syndicat mixte souhaitait initialement un aménagement en deux phases identiques comportant chacune un quai de 400 m de long et la création d'un terre-plein de 2 ha dans le Rhin. Afin de réduire les incidences d'un tel projet, en particulier sur les habitats naturels identifiés sur une partie du site, les dimensions ont été revues à la baisse, ce qui relève d'une bonne prise en compte de la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC). Le quai de 6 750 m<sup>2</sup> ne sera pas agrandi, et la plateforme restera limitée à 2 ha.

Pour permettre au public de comprendre comment cette extension du port de Huningue Village-Neuf répond à la stratégie portuaire de l'autorité concédante et de son concessionnaire, et son articulation avec ses autres sites portuaires, en particulier avec les développements prévus à Ottmarsheim, une présentation de cette stratégie reste nécessaire.

***Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'exposer la stratégie portuaire de l'autorité concédante et de son concessionnaire, afin d'éclairer le choix de développer ainsi le port d'Huningue Village-Neuf.***

Pour la réalisation du quai, deux variantes ont été envisagées : une structure en béton fondée sur pieux ou une extension en palplanches remblayée et recouverte d'un revêtement de type chaussée. C'est cette option qui a été retenue, sans que les raisons, notamment environnementales, du choix ne soient fournies. La réalisation d'un quai sans extension dans le lit mineur du Rhin n'est pas présentée comme une variante possible, alors qu'il en existe à l'amont. Il a été indiqué oralement aux rapporteurs qu'une telle solution nécessiterait des dragages en pied de quai, dont il aurait été intéressant de comparer les incidences avec celles du projet.

D'autre part, le scénario de référence doit décrire l'évolution la plus probable en l'absence de projet afin que l'étude d'impact évalue la différence entre les incidences environnementales avec et sans projet. Il n'est pas défini, ni dans l'étude d'impact ni dans la plupart des annexes. Les effets du projet sont la plupart du temps évalués par l'écart entre la situation actuelle et la situation avec projet, ce qui n'est pas correct et constitue un biais méthodologique majeur.

*L'Ae recommande de justifier les choix réalisés, et de présenter un scénario de référence (évolution en l'absence de projet) documenté pour évaluer les incidences du projet par écart entre ce scénario et le scénario avec projet.*

## **2.2 État initial, incidences du projet, mesures et suivi**

### **2.2.1 Aires d'étude**

Le dossier annonce deux types d'aires d'étude. Pour la biodiversité, le dossier définit les aires d'étude immédiate (emprise du futur quai), rapprochée (environ sept hectares correspondant à la zone d'implantation des variantes du projet) et élargie (avec un rayon de cinq kilomètres autour de l'aire d'étude rapprochée). Outre que les différentes cartes sont muettes sur la majeure partie de l'aire d'étude élargie située en Allemagne et en Suisse, aucune justification de ces choix n'est présentée. Pour les autres thématiques, le dossier définit des périmètres (parfois nommés aires d'étude) immédiat (emprise du futur quai et des parcelles cadastrales de la plateforme multimodale dont l'activité est associée à l'activité prévisionnelle du quai), rapproché (accès routiers et la voie fluviale aux abords du projet) et éloigné (accès ferroviaires, accès à l'autoroute A35). Le périmètre éloigné inclut la rive allemande du Rhin, mais n'inclut pas la Suisse et donc pas, par exemple, le terminal à conteneurs de Conteba à Bâle.

Les différentes aires d'étude ne sont pas toujours utilisées pour réaliser l'état initial et mesurer les effets du projet. Ainsi, les cartes d'inventaires relatifs à la biodiversité ne présentent des données que dans l'aire d'étude rapprochée.

Ces constats révèlent une méconnaissance de l'intérêt méthodologique des différents périmètres des aires d'étude, qui doivent être définies par la zone géographique susceptible d'être affectée par le projet.

*L'Ae recommande de justifier le périmètre de l'aire d'étude choisi pour chaque thématique et de s'y référer tant pour l'état initial que pour la mesure des effets du projet et le suivi de la mise en œuvre de l'évitement, de la réduction, voire de la compensation des incidences négatives du projet sur l'environnement et la santé humaine.*

### **2.2.2 Risques**

#### Risques technologiques

Zone portuaire, le site d'implantation du projet se caractérise par la présence de cinq établissements autorisés au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), dont deux silos, l'appontement et le dépôt pétrolier de Rubis Terminal et la déchetterie exploitée par la communauté de communes des Trois Frontières, non mentionnés dans le dossier<sup>10</sup> (figure 3, gauche).

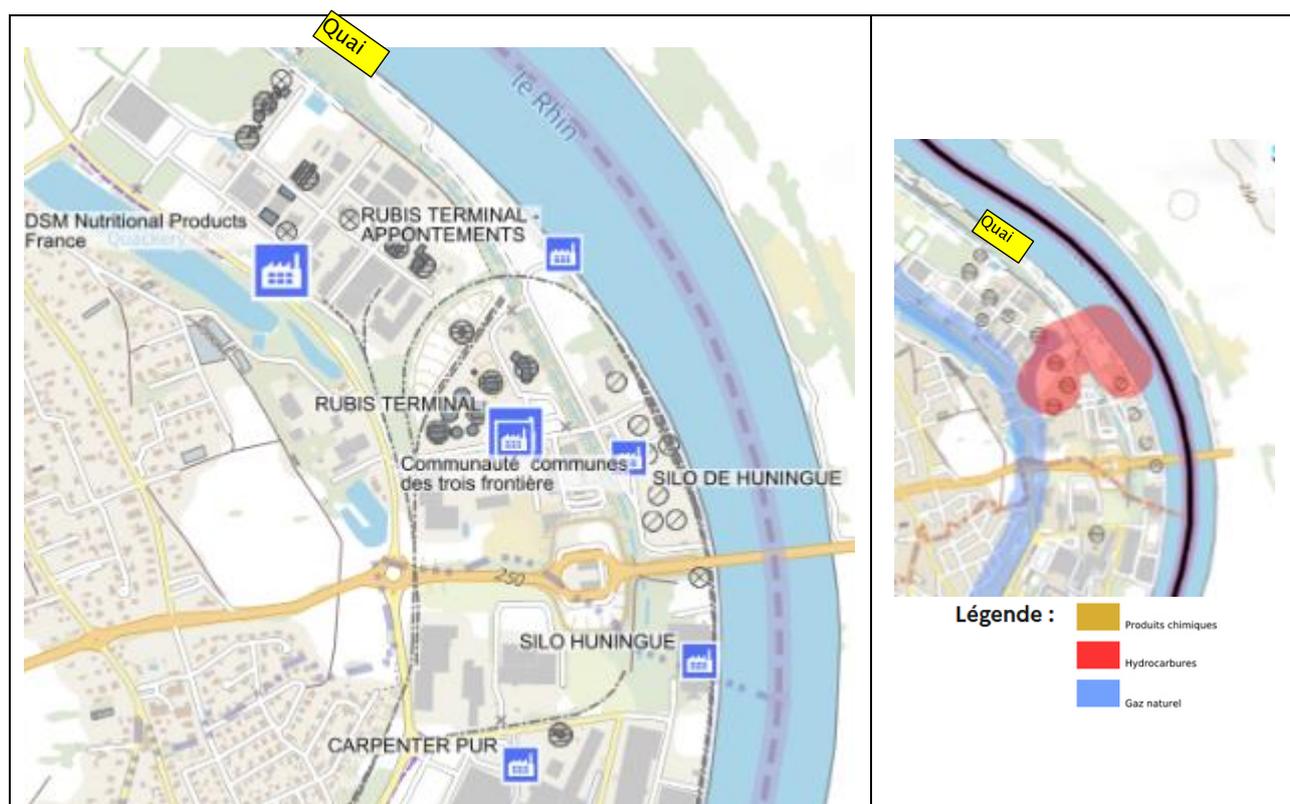
Le dossier ne fait pas état des retours d'expérience des accidents liés à ce type d'installations. Pourtant, les dépôts de produits pétroliers sont des établissements à risques élevés et la base de

---

<sup>10</sup> Informations recueillies par les rapporteurs sur [Géorisques - risques installations industrielles à Village-Neuf \(https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees?page=1&region=44&departement=68&commune=68349\)](https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees?page=1&region=44&departement=68&commune=68349).

données du ministère chargé de l'environnement<sup>11</sup> indique, d'une part, que les risques d'explosion de silos sont « parfois sous-estimés » et, d'autre part, que le secteur de traitement des déchets est à l'origine de la majorité des phénomènes dangereux (rejet de matières polluantes, incendie/combustion)<sup>12</sup>. Deux canalisations de transport de matières dangereuses, l'une de gaz naturel et l'autre d'hydrocarbures, sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée sans être précisément décrites dans l'étude d'impact (figure 3, droite).

***L'Ae recommande de compléter l'état initial par la description des établissements et canalisations de transport de matières dangereuses susceptibles d'engendrer des risques technologiques sur et autour du site du projet et de caractériser ces risques.***



*Figure 3 : Localisation des installations classées pour la protection de l'environnement (à gauche) et (à droite) des canalisations de transport de matières dangereuses, gaz naturel (zone d'effets en bleu) et hydrocarbures (zones d'effets en rouge, qui englobent une partie du port de Huningue Village-Neuf) (source : Géorisques). L'emplacement approximatif du quai est ajouté par les rapporteurs (rectangle jaune « Quai »).*

Deux ICPE sont classées « Seveso seuil haut »<sup>13</sup> : DSM Nutritional Products France<sup>14</sup>, également classée « IED »<sup>15</sup>, et Rubis Terminal (figure 4). Le site se trouve dans le périmètre d'exposition aux

<sup>11</sup> Base de données de la direction générale de la prévention des risques / service des risques technologiques / bureau d'analyse des risques et pollution industriel dite « base ARIA ».

<sup>12</sup> Source : incidents et accidents technologiques survenus en 2022 – novembre 2023, [base ARIA](https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/uploads/2023/11/20231108_Inventaire_Web.pdf). ([https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/uploads/2023/11/20231108\\_Inventaire\\_Web.pdf](https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/uploads/2023/11/20231108_Inventaire_Web.pdf)).

<sup>13</sup> Nom de la ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel mettant en jeu de la dioxine. Ce nom qualifie la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Elle a été révisée à deux reprises, le 9 décembre 1996 par la directive 96/82/CE dite « Seveso 2 » et le 4 juillet 2012 par la directive 2012/18/UE dite « Seveso 3 ». Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent.

<sup>14</sup> Fabrication de vitamines et de caroténoïdes, de minéraux destinés au marché de la nutrition animale et humaine, des cosmétiques et de la pharma (source : [Géorisques, fiche de l'entreprise](https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees/details/0006700429), <https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees/details/0006700429>).

<sup>15</sup> Directive 2010/75/UE relative aux émissions industrielles, dite directive « IED » (*Industrial Emissions Directive*).

risques, zonage B du plan de prévention des risques technologiques (PPRT). Il s'agit d'une zone d'autorisation sous conditions soumise à un aléa de niveau « moyen plus » (M+), à cinétique rapide, présentant un risque significatif à grave pour la vie humaine. La rue du Rhône, principal accès au projet, traverse les zonages d'interdictions R (stricte) et r. Les conséquences de ces classements sur les règles à respecter ne sont pas présentées.

Le dossier ne faisant aucune hypothèse ni sur la nature des matériaux reçus en vrac, ni sur celle des contenus des conteneurs, il ne peut pas analyser les éventuels effets du projet sur les risques déjà présents (incendie par exemple) ni les effets des risques présents sur le projet. Les éventuels effets dominos ne sont pas recherchés. Le dossier ne tire aucune conséquence des conditions dans lesquelles le projet peut être autorisé en tenant compte de ces aléas.

Il affirme que « *La construction du quai n'est donc pas un facteur susceptible d'augmenter le risque industriel lié aux activités de DSM et de RUBIS* » alors que, le projet augmentant la présence de personnes, permanente ou temporaire (agents du port, personnels des bateaux et des véhicules de livraison), il augmente les enjeux présents (humains et matériels), donc le risque. L'étude ne mesure pas cette augmentation du risque. Aucune évaluation des incidences n'est présentée et la démarche ERC n'est pas mise en œuvre sur ce sujet dans l'étude d'impact.

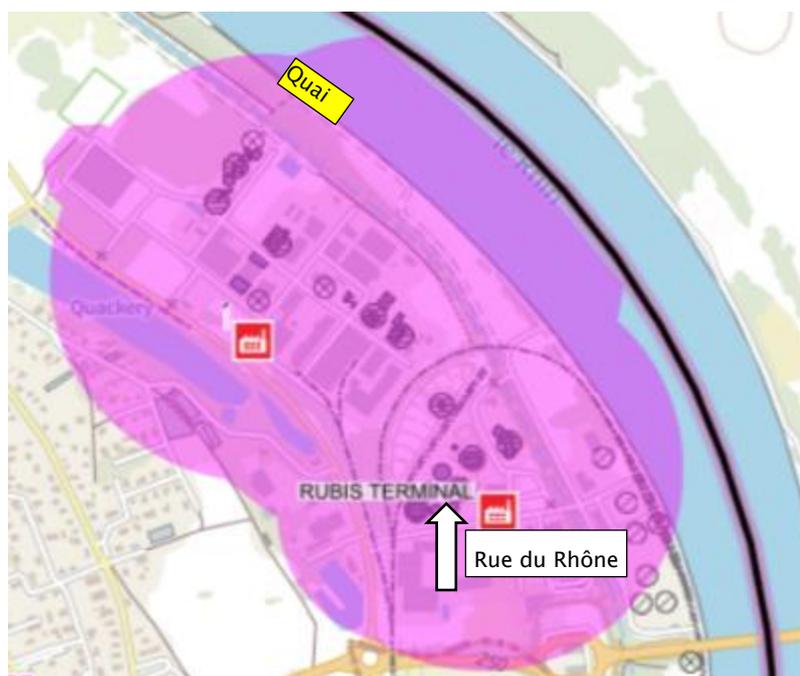


Figure 4 : Plan de prévention des risques technologiques, localisation des installations classées Seveso seuil haut – zone à risque entraînant une servitude d'utilité publique (source : Géorisques).  
L'emplacement approximatif du quai est ajouté par les rapporteurs (rectangle jaune « Quai »).

***L'Ae recommande d'analyser les incidences du projet sur les risques technologiques et d'en déduire les mesures nécessaires en matière de prévention des risques accidentels et réduction des effets induits à un niveau acceptable au regard des enjeux de protection des populations, des activités et des enjeux environnementaux.***

#### Risques naturels

Le projet est situé dans la plaine alluviale du Rhin, ancienne plaine d'inondation. Le risque d'inondation est maîtrisé par l'endiguement du fleuve et la gestion de la ligne d'eau par les barrages,

en particulier celui de Kembs. Le dossier se réfère au plan de gestion des risques inondation (PGRI) des districts hydrographiques Rhin et Meuse 2016–2021, alors qu’il existe un nouveau PGRI couvrant la période 2022–2027. Ceux-ci, en référence au décret « digues »<sup>16</sup>, imposent un certain nombre de caractéristiques à l’ouvrage, ou de mesures à mettre en œuvre (notamment relatives à la sûreté des ouvrages) : l’étude d’impact vérifie que le projet respecte le PGRI 2016–2021. Elle estime que c’est le cas car l’effet de l’ouvrage sur la ligne d’eau est une hausse de 3 cm en crue centennale et de 5 cm en crue de retour 300 ans (les calculs ont été faits avec l’hypothèse majorante d’un quai à créer de 800 m de long).

Toutefois, le PGRI impose de réserver les zones d’expansion des crues en milieu non urbanisé et de ne pas augmenter les enjeux en zone inondable (objectif 3.2 de l’ancien PGRI et objectif 3.1 du nouveau PGRI). Le retrait d’un certain volume du lit mineur du Rhin ne semble cohérent ni avec cet objectif, ni avec l’objectif 4.1 « *préserver et reconstituer les capacités d’écoulement et d’expansion des crues* », en particulier la disposition nouvelle D4 qui impose, notamment : « *Lorsque l’aménagement se situe dans un champ d’expansion de crues, la compensation doit être totale sur les deux points évoqués ci-dessus, c’est-à-dire :*

- *absence d’impact vis-à-vis de la ligne d’eau en amont et en aval ;*
- *en termes de volume soustrait aux capacités d’expansion des crues, se faire dans la zone d’impact hydraulique du projet ou dans le même champ d’expansion des crues.*

*La compensation en volume correspond à 100 % du volume prélevé sur le champ d’expansion de crues pour la crue de référence et doit être conçue de façon à être progressive et également répartie pour les événements d’occurrence croissante : compensation « cote pour cote ». »*

***L’Ae recommande de mettre à jour l’étude d’impact en indiquant la manière dont le projet applique les dispositions du PGRI en vigueur (2022–2027).***

Ce secteur géographique se trouve en zone de sismicité « 4 », zone de sismicité moyenne. Ce niveau est le plus élevé en France métropolitaine. Le dossier départemental des risques majeurs dans le Haut-Rhin<sup>17</sup> précise : « *Avec les Alpes, la Provence et les Pyrénées, l’Alsace est une des régions de France métropolitaine où la sismicité est la plus importante surtout dans sa partie sud (Sundgau et notamment autour de la région bâloise)* ». Le dossier n’en tire aucune conséquence.

***L’Ae recommande de préciser la manière dont le projet prend en compte le risque sismique.***

### 2.2.3 Déplacements

L’état initial relatif à la circulation routière traduit une situation fluide et sans saturation, avec des infrastructures disposant d’importantes réserves de capacité. Le trafic est toutefois plus chargé aux heures de pointe des déplacements pendulaires entre la France et l’Allemagne (6h–9h et 17h–18h).

<sup>16</sup> [Décret n° 2015-526 du 12 mai 2015](https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030591079) relatif aux règles applicables aux ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et aux règles de sûreté des ouvrages hydrauliques, dit décret « digues » (<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030591079>).

<sup>17</sup> Source : [dossier départemental des risques majeurs du Haut-Rhin, novembre 2023](https://www.haut-rhin.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Information-preventive-sur-les-risques-majeurs/Dossier-Departemental-des-Risques-Majeurs) (<https://www.haut-rhin.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Information-preventive-sur-les-risques-majeurs/Dossier-Departemental-des-Risques-Majeurs>).

Le projet est supposé induire un trafic de poids lourds de l'ordre de 100 véhicules supplémentaires par jour ouvré (du lundi au vendredi non fériés et de 7h00 à 19h00)<sup>18</sup> soit 25 000 allers-retours par an, facilement absorbé sans créer de ralentissement. Leur circulation devrait s'étendre de 7 heures à 22 heures. L'absence de description du scénario de référence (scénario en l'absence de projet)<sup>19</sup> ne permet pas d'évaluer les effets spécifiques du projet sur le trafic. Comme déjà indiqué, ce point devra être corrigé.

Concernant la navigation fluviale, le Rhin, large de plus de 300 m au niveau du projet, offre un chenal de navigation de 88 m de large éloigné de 107,7 m de la berge actuelle. La circulation y est fluide. Le projet devrait accueillir 110 à 130 navires par an, chacun de 220 à 280 EVP. Le dossier indique qu'il « *il ne s'agit pas d'un trafic supplémentaire de bateaux sur le Rhin, mais un transfert depuis les sites qui prévoient de modifier leur activité ou de fermer* ».

Concernant le trafic local, l'étude d'impact estime que les conteneurs déposés par les barges repartiront en camion vers la France, l'Allemagne et la Suisse par les axes RD105 à l'ouest (40 %), RD105 et pont du Palmrain vers l'est (40 %), boulevard d'Alsace au nord (19 %) et avenue d'Alsace au sud (1 %).

Enfin, il est prévu que le projet induise deux trains de fret par semaine (réponses faites aux questions du public lors des réunions de concertation) ou trois trains allers-retours par semaine (étude d'impact).

Par un report modal dont les conditions et les hypothèses ne sont pas précisées, l'étude d'impact estime que le projet éviterait 5 000 poids lourds par an sur l'axe nord-sud de l'Europe, ce qui n'est pas compréhensible en l'absence d'un scénario de référence clair. En effet, une partie de l'activité qui sera accueillie sur le projet pourrait être nouvelle, mais une partie proviendrait aussi de la fermeture de Conteba, situé dans la même aire urbaine, et une autre partie pourrait être un trafic capté de concurrents opérants à Bâle. Dans ces deux derniers cas, le bilan des kilométrages effectués par la route est à établir.

***L'Ae recommande d'évaluer, à partir d'un scénario de référence crédible, les effets du projet sur le kilométrage de transports de marchandises effectués par la route, par le fleuve et par voie ferrée.***

#### 2.2.4 Bruit

Concernant le bruit, le dossier ne s'intéresse qu'au bruit généré par le fonctionnement des installations portuaires – décrivant la situation au voisinage du site, y compris sur la rive opposée (côté Allemand). Le bruit sur le site est « modéré » à l'état initial.

Les incidences du bruit du chantier sont qualifiées de « fortes » pendant les trois mois de battage des palplanches. Aucune mesure n'est envisagée, mais l'étude d'impact conclut sans expliquer : « *Les incidences résiduelles et temporaires du chantier sont modérées* ».

<sup>18</sup> Les informations divergent entre l'étude d'impact, le « Bilan de la concertation – Réunion publique du 23 novembre 2023 », qui évoque une baisse de 80 camions induite par le projet (tout comme le bilan de la 2<sup>nd</sup>e réunion de concertation du 22 février 2024) et le « Compte-rendu de la 1<sup>ère</sup> réunion publique » du 23 novembre 2023 produit par le SMO, qui mentionne « *40 camions de 1 000 tonnes [sic] qui seront basculés sur le train* ».

<sup>19</sup> L'étude est trop imprécise sur ce point, indiquant qu'une évolution forfaitaire de +2 %/an du trafic a été prise en compte. Il conviendra d'étayer une telle hypothèse et de compléter par la prise en compte éventuelle d'autres évolutions prévisibles, tant en matière de flux que d'évolution éventuelles des infrastructures.

***L'Ae recommande d'envisager des mesures d'atténuation du bruit du battage des palplanches.***

Le bruit de voisinage généré par l'exploitation du projet n'est pas conforme aux seuils réglementaires français relatif au bruit global sur un des points étudiés (PT2), situé rue du Rhin, et côté Allemand (PT7) et dépasse les seuils admissibles pour certaines bandes de fréquences sur ces deux points. La réglementation applicable en Allemagne sur les émergences sonores n'a pas été étudiée et n'est pas présentée, ce qui ne permet pas de vérifier son respect. L'étude d'impact affirme pourtant, en contradiction avec l'annexe technique sur le bruit et sans le démontrer : « *L'étude prédictive réalisée par VENATECH (Cf. annexe J de ce document) démontre que le projet est conforme aux réglementations française et allemande pour l'atténuation des nuisances sonores.* »

En supposant l'emploi de matériels récents (porte-conteneurs isolés phoniquement et engins de nouvelle génération pour la manutention des conteneurs), le niveau de bruit global aux PT2 et PT7 respecte le seuil réglementaire, mais il n'est pas conforme sur certaines émergences spectrales (1 000 et 2 000 Hz).

En outre, l'étude n'indique pas quels moyens seraient déployés pour garantir qu'aucun matériel moins récent ne sera utilisé. Pour l'Ae, une telle hypothèse ne peut donc être retenue.

***Concernant le bruit, l'Ae recommande d'établir l'état de la réglementation qui s'applique en Allemagne et de vérifier son respect, et de prévoir des mesures efficaces permettant de réduire le bruit de voisinage afin d'assurer une conformité à la réglementation (française et allemande), y compris sur les émergences spectrales.***

Le bruit du trafic routier induit par le projet n'est pas étudié, l'étude d'impact renvoie à l'exploitant la responsabilité de sa mesure : « *L'incidence potentielle quantitative devra faire l'objet d'autocontrôle par le futur exploitant, aux limites de la plateforme portuaire liée à l'activité du quai.* » Une telle posture est insuffisante : l'Ae rappelle que les incidences du projet doivent être décrites et évitées, réduites ou compensées par le maître d'ouvrage. De plus, les incidences du trafic ajouté doivent être recherchées sur le réseau routier affecté par ce surplus et pas seulement aux limites de la plateforme. Pour cela, il faut retenir l'ensemble des routes pour lesquelles le bruit est significativement modifié<sup>20</sup> au sens de l'article R. 571-45 du code de l'environnement, c'est-à-dire augmenté d'au moins 2 dB(A).

Pour faire cette évaluation, il conviendra, comme pour chaque thématique, de comparer les effets du projet avec le scénario de référence.

***L'Ae recommande d'évaluer les effets acoustiques du projet au voisinage des routes empruntées par les camions à la mise en service et à long terme, et d'en déduire si besoin des mesures ERC.***

## 2.2.5 Émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du chantier ne sont pas évaluées, l'étude d'impact se contentant d'indiquer sans plus d'explication que « *Les émissions de gaz à effet de serre relatives au chantier sont quantitativement et qualitativement négligeables* ».

---

<sup>20</sup> L'Ae invite le pétitionnaire à mettre en œuvre les préconisations de la note 2015-N-02 de l'Ae sur le bruit : [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708\\_-\\_Note\\_sur\\_le\\_bruit\\_des\\_infrastructures\\_-\\_delibere\\_cle234991.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf)

Le dossier évoque la consommation d'énergie des engins de construction sans la quantifier. Il ne tient pas compte des émissions de GES générées par la fabrication des installations créées ou à créer (béton, bitume, chaux pour le traitement des matériaux, portiques, voies ferrées...).

***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des émissions de gaz à effet de serre de la phase chantier, et de prévoir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, appropriées.***

En phase d'exploitation, le défaut de scénario de référence crédible ne permet pas d'évaluer la différence globale des émissions de gaz à effet de serre avec et sans projet.

S'agissant des bateaux, il est indiqué que « *le flux de bateaux n'augmentera pas sur le Rhin. Le trafic fluvial redirigé vers Village-Neuf – Huningue sera retiré par ailleurs* ». Toutefois, les bateaux n'auront pas le même itinéraire, ce qui est susceptible de faire évoluer leur consommation d'énergie. De plus, cette affirmation est contredite par l'intention du maître d'ouvrage d'accueillir de nouveaux services fluviaux vers Rotterdam et Anvers (lien vers le transport maritime), de nouveaux services de feeder fluvial entre Ottmarsheim, le site PSA Peugeot-Citroën de Mulhouse et Birsfelden (Suisse) et de nouveaux services (répartition de cargaisons, mise en attente, réparation etc.). Le dossier évoque l'intérêt d'équiper le quai de bornes d'alimentation électrique, sans prévoir pour les bateaux accueillis en escale d'obligation d'être équipés pour pouvoir utiliser ces bornes.

S'agissant des poids lourds, le dossier indique que les 25 000 poids lourds annuels générés par le projet parcourront, en moyenne et par aller-retour, 2,5 km en France jusqu'à la frontière puis 20 km dans la tri-région (France, Allemagne, Suisse). Les émissions de GES sont ensuite comparées à celles de 30 000 poids lourds faisant un aller et retour entre Lauterbourg (au nord du Bas-Rhin) et Village-Neuf, soit une baisse de 70 % des émissions de GES sur la base de l'économie de gazole utilisé « *pour la traversée du seul territoire de l'Alsace* ». Sur cette base, non justifiée par le dossier, les incidences du projet sont qualifiées de positives.

Le fonctionnement du portique est pris en compte dans l'évaluation des consommations électriques, mais en confondant énergie et puissance (« *La consommation prévisionnelle en fonctionnement sera donc d'environ 30 MW à 60 MW par an pour le portique.* »). Les émissions correspondantes sont estimées à 13,3 tCO<sub>2eq</sub>/an. Celles des engins utilisés pour la manutention des conteneurs ne sont pas évaluées.

Au total, l'étude d'impact estime que le projet éviterait 8 070 tCO<sub>2eq</sub>/an. Ce chiffre ne peut être considéré comme acquis en l'absence de scénario de référence et d'hypothèses argumentées.

***L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre de la phase d'exploitation en l'étayant par un scénario de référence et des hypothèses crédibles et argumentées.***

## 2.2.6 Air

La qualité de l'air à l'état initial n'est pas décrite.

Concernant la phase chantier, l'étude d'impact se contente d'affirmer sans évaluation que les incidences sur la qualité de l'air sont négligeables. En phase d'exploitation, sans évaluation non plus, le dossier affirme que l'impact sera positif – ce qui n'est pas impossible vu la nature du projet, mais mériterait d'être objectivé, là encore par comparaison entre le scénario avec projet et le

scénario de référence. Vu les reports de trafics (routier, ferroviaire, fluvial), il est à prévoir que des secteurs se trouvent soulagés d'une partie du trafic, connaissent une amélioration de la qualité de l'air, et que d'autres connaissent un accroissement du trafic – et des pollutions associées. L'étude d'impact doit apporter cet éclairage et montrer si les secteurs où la pollution s'accroît sont susceptibles de connaître des niveaux acceptables ou non au regard de la réglementation d'une part, et des effets sanitaires d'autre part. Ce travail reste à produire.

***L'Ae recommande de produire une étude de la qualité de l'air ciblée sur les secteurs où le trafic est susceptible d'augmenter du fait du projet.***

### 2.2.7 Eau

Environ 1 km à l'aval du projet, au niveau du barrage de Kembs, le Rhin se divise en deux branches : le Vieux Rhin et, en rive gauche, le Grand canal d'Alsace qui couvre 52 km de Kembs à Vogelgrun. Le débit maximum dérivé en exploitation courante est de 1 400 m<sup>3</sup>/s. Quatre usines hydroélectriques se succèdent d'amont en aval : Kembs, Ottmarsheim, Fessenheim et Vogelgrun. Le débit centennal du Rhin en crue est évalué à 4 585 m<sup>3</sup>/s, celui d'un temps de retour de 300 ans à 4 905 m<sup>3</sup>/s. La plus forte crue connue est celle de mai 1999 avec un débit journalier moyen de 5 085 m<sup>3</sup>/s. Les débits d'étiage sont de 505 m<sup>3</sup>/s pour les phénomènes de temps de retour de deux ans et de 320 m<sup>3</sup>/s pour ceux de 300 ans.

En termes de qualité, la masse d'eau superficielle « Rhin 1 » (FRCR1) directement concernée par le projet est « fortement modifiée ». Elle a un potentiel écologique « moyen » et n'a pas atteint le bon état chimique. Le dossier se réfère au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhin et Meuse 2016–2021, qui visait un bon potentiel écologique en 2021 et un bon état chimique en 2027. Il conviendra de mettre à jour le dossier en tenant compte du Sdage en vigueur (2022–2027).

Pendant la fabrication du quai, le dossier estime que le rideau de palplanches, supposé étanche, isolera la zone à remblayer, qui se videra gravitairement vers le canal de décharge. Cette hypothèse permet d'écarter tout recours à du pompage, mais semble peu réaliste. Lors de la visite de terrain, il a d'ailleurs été oralement indiqué aux rapporteurs que des pompages étaient effectivement prévus (ce que corrobore aussi la mesure de réduction MR5). Il conviendra de décrire la manière dont les eaux d'exhaure seront le cas échéant traitées, où elles seront rejetées, et quels seront leurs impacts.

***L'Ae recommande de décrire les pompages à réaliser pour mettre au sec le volume du futur quai avant remblaiement et de prévoir les mesures ERC permettant de rendre leurs incidences négligeables.***

Les bassins de décantation prévus par le projet sont équipés de séparateurs débourbeurs et de décanteurs lamellaires permettant de réguler le débit rejeté dans le Rhin. Les eaux usées seront collectées dans des fosses, curées et dépotées par un opérateur vers la station de traitement des eaux usées de Village-Neuf, jugée actuellement conforme, mais dont la pollution entrante est supérieure à la capacité nominale de traitement<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Selon le [portail de l'assainissement collectif \(https://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/pages/data/fiche-026834901929\)](https://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/pages/data/fiche-026834901929), la station de traitement des eaux usées de Village-Neuf a une capacité nominale de 82 000 équivalent habitant (EH) pour une charge polluante maximale entrante de 84 384 EH. Le dossier indique également que « les eaux usées relatives à l'activité du quai sont traitées dans la station d'épuration de Nambsheim adaptée ».

L'arrivée de bateaux depuis le chenal de navigation jusqu'au futur quai suppose un tirant d'eau suffisant. L'étude d'impact n'indique pas si le projet induira des dragages pour la mise en service du quai ou pour l'entretien de son accès. Ce sujet peut revêtir une importance croissante dans un contexte où la ligne d'eau du Rhin a tendance à baisser, d'autant que le projet se situe sur une courbe du fleuve (rive convexe susceptible d'accumuler plus de sédiments car la vitesse d'écoulement y est inférieure).

***L'Ae recommande de préciser si des dragages du Rhin seront nécessaires, à court ou long terme, et le cas échéant, d'en évaluer les incidences et d'appliquer la séquence éviter, réduire, compenser.***

### 2.2.8 Biodiversité

Le projet est entièrement situé dans la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)<sup>22</sup> de type II n° 420012982 « *Cours et île du Rhin de Village-Neuf à Ottmarsheim* », dont la fiche descriptive souligne que cette zone a une grande importance comme élément de jonction avec les zones environnantes.

Bien que la Petite Camargue Alsacienne soit située en partie dans l'aire d'étude éloignée, l'étude d'impact ne passe que rapidement sur son importance, alors qu'elle se trouve à environ un kilomètre à l'aval du projet, et donc en liaison écologique avec lui. Cette réserve naturelle nationale (RNN) « *Petite Camargue Alsacienne* » (n° FR3600060) zone humide de plus de 900 ha, classée en site Ramsar<sup>23</sup> n° FR7200025 « *Rhin Supérieur / Oberrhein* », correspond aussi aux sites Natura 2000 n° FR4211812 « *Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf* » (ZPS) et n° FR4202000 « *Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin* » (ZSC). Cette dernière comprend trois habitats naturels d'intérêt communautaire prioritaire. Il s'agit d'un réservoir de biodiversité majeur, aussi inventorié en Znieff de type I n° 420012998 « *Petite Camargue Alsacienne* » et n° 420013380 « *Île du Rhin et Vieux-Rhin de Village-Neuf à Ottmarsheim* ».

La description du site Ramsar indique : « *Les anciennes digues des hautes eaux constituent aussi une bande herbeuse avec des pelouses sèches qui sont autant de refuges pour nombre de plantes alluviales et d'insectes qui étaient inféodés aux milieux rhénans.* »

L'effort de prospection sur le terrain a été faible (ex. : deux sorties pour les insectes, inventaires réalisés pendant le chantier de création de la plateforme...), l'essentiel de l'état initial provenant de la bibliographie. Selon le dossier, les inventaires ont été majoritairement réalisés sur l'aire d'étude rapprochée<sup>24</sup>. Le dossier précise en outre : « *Compte tenu du contexte de l'aire d'étude rapprochée (très anthropisée et remaniée de la zone d'étude), aucun inventaire de la flore et des habitats n'a été réalisé* ». Seules les méthodes utilisées pour établir l'état initial de la faune sont décrites. Les

<sup>22</sup> L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. 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. Les Znieff peuvent être terrestres ou marines.

<sup>23</sup> La Convention sur les zones humides d'importance internationale, appelée Convention de Ramsar, est un traité intergouvernemental qui sert de cadre à l'action nationale et à la coopération internationale pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources. Le traité a été adopté dans la ville iranienne de Ramsar, le 2 février 1971, et est entré en vigueur le 21 décembre 1975. La France l'a ratifié et en est devenue partie contractante le 1<sup>er</sup> décembre 1986.

<sup>24</sup> Aucune espèce protégée de poisson n'est mentionnée dans l'étude d'impact, alors que l'annexe relative à la biodiversité et aux incidences Natura 2000 montre que certaines sont présentes.

inventaires réalisés l'ont été lors des périodes principales d'activité, adaptées au groupe biologique étudié.

Le « scénario de référence »<sup>25</sup> présenté en annexe de l'étude d'impact considère qu'en l'absence du projet, il y aura « *une poursuite de la fermeture des milieux* ». Cela vaudrait si l'état initial de la biodiversité avait été établi avant le commencement d'exécution du projet. En effet, les photos aériennes disponibles sur Géoportail, prises en septembre 2021 (figure 5), montrent que la plateforme était végétalisée sur toute sa partie nord-ouest avant qu'elle soit bitumée.



Figure 5 : Photographie aérienne du site prise le 8 septembre 2021 (source : Géoportail). L'emprise rouge, marquée par les rapporteurs, correspond à environ la partie nord-ouest de la plateforme désormais bitumée.

Il conviendrait donc de rechercher des inventaires effectués avant l'imperméabilisation de la plateforme. À défaut, les ressources bibliographiques utilisées pour établir l'état initial devraient permettre de décrire la faune et la flore susceptibles de prospérer dans ce milieu de friche rive rivulaire. Il semble que cela a été en partie réalisé, mais doit être clarifié et systématisé pour l'ensemble de la biodiversité.

***L'Ae recommande de chercher à décrire l'état initial de la faune et de la flore avant le début du projet, et de bâtir le scénario de référence à partir de cet état initial pour évaluer les effets du projet.***

Dans ce contexte et avec ses limites, l'état initial localise les enjeux fort, moyen et faible de chaque groupe biologique (ex. : synthèse pour la faune figure 6).

<sup>25</sup> Comme déjà mentionné, l'annexe « volet milieux naturels de l'étude d'impact incluant une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 » de l'étude d'impact qualifie à tort l'état initial de « scénario de référence ».

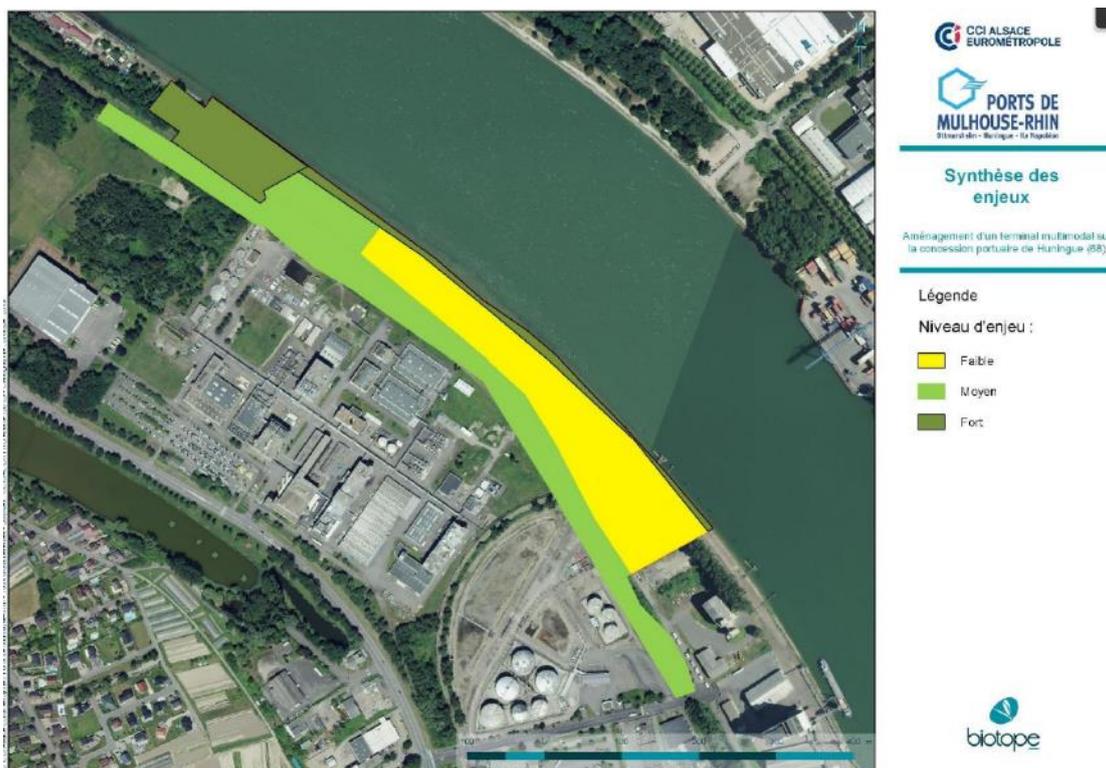


Figure 6 : Localisation des enjeux liés à la faune (source : dossier).

L'enjeu est fort pour deux espèces d'insectes, le Gomphe à pattes jaunes et le Gomphe serpent. Ces libellules, répertoriées par la bibliographie mais non observées lors des inventaires, sont susceptibles d'occuper les berges du Rhin, favorables à leur passage de la vie larvaire à la vie adulte (mue imaginale). Ces deux espèces sont réglementées aux niveaux international, européen et national (insectes protégés sur l'ensemble du territoire national). L'enjeu est également fort pour l'une des 25 espèces d'oiseaux identifiées dans l'aire d'étude rapprochée, le Petit Gravelot, réglementée aux niveaux international et national (oiseau protégé sur l'ensemble du territoire national). La zone située au nord de la zone d'étude rapprochée à la limite avec la base nautique est actuellement utilisée pour la mise en dépôt de matériaux caillouteux. Elle constitue un habitat favorable à la nidification de cette espèce.

Les enregistrements réalisés sur l'aire d'étude rapprochée font apparaître un niveau d'activité fort des espèces de chauves-souris<sup>26</sup> identifiées, probablement lié à la présence d'alignements boisés le long du canal de drainage qui sépare le port des entreprises DSM Nutritional Products France et Rubis Terminal, à l'ouest de l'aire d'étude rapprochée.

Selon le dossier, les incidences quantitatives du projet en phase chantier comme en phase d'exploitation sont estimées comme négligeables, sous réserve de la bonne mise en œuvre des mesures ERC prévues (deux mesures d'évitement, sept mesures de réduction et cinq mesures d'accompagnement) et du suivi prévu (deux mesures). Ni l'étude d'impact, ni son annexe ne donnent la méthode utilisée pour qualifier et quantifier les incidences du projet. Les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement ne semblent pas avoir toujours de lien avec les incidences brutes identifiées<sup>27</sup>, ce qui ne réduit pas leur intérêt.

<sup>26</sup> Toutes les espèces de chauves-souris sont protégées en France.

<sup>27</sup> À titre d'exemple, la mesure MR7 « Lutte contre les espèces exotiques envahissantes si présence effective », prévue uniquement en phase travaux, concerne les espèces végétales exotiques envahissantes alors que l'état initial ne cite comme espèces pouvant présenter un caractère envahissant que trois espèces d'oiseaux.

En outre, la mesure de réduction MR5 « *Pêche de sauvegarde des larves de gomphes de la zone isolée par les palplanches avant sa mise à sec* », relative aux gomphes, semble d'une mise en œuvre délicate : elle prévoit le prélèvement des larves par un écologue en fond de fosse lorsque les 9/10<sup>e</sup> des pompages d'eau dans l'emprise du quai auront été effectués. La faisabilité d'une telle mesure gagnerait à être étayée, sachant que les larves de gomphes sont d'une taille centimétrique et qu'elles évoluent dans la vase.

Après mise en œuvre de ces mesures, le dossier conclut à des impacts résiduels négligeables à faibles, tandis que son annexe conclut à des impacts résiduels faibles à nuls, mais moyens en phase chantier sur les gomphes (destruction d'individus et d'habitats).

Trois des mesures d'accompagnement pourraient être requalifiées en mesures de compensation (et sont d'ailleurs présentées comme telles dans la partie Natura 2000 du dossier) :

- « MA3 : Diversification des habitats par aménagement des quais maçonnés » vise à créer des habitats favorables aux gomphes en aménageant 150 m de quais pour les rendre plus naturels et accueillants,
- « MA4 : Restauration de 300 m de canal de drainage » vise à mettre en œuvre des espaces à dynamiques d'écoulement variées dans le canal de drainage, pour en diversifier les habitats,
- « MA5 : Création d'un secteur de 1 200 m<sup>2</sup> favorable à la reproduction d'espèces pionnières comme le Petit Gravelot ».

Ces trois mesures, utiles et pertinentes, sont d'ailleurs numérotées MC1 à MC3 sur les cartes qui en présentent les emprises.

***L'Ae recommande de :***

- ***présenter explicitement les effets du projet à partir d'un scénario de référence crédible et la méthode permettant de qualifier leurs incidences brutes,***
- ***montrer le lien entre les incidences brutes et les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement prévues et requalifier ces dernières en mesures de compensation,***
- ***mettre en cohérence les niveaux des incidences résiduelles présentés dans l'étude d'impact avec ceux de son annexe.***

### ***2.3 Incidences Natura 2000***

Les trois habitats d'intérêt communautaire prioritaire sont identifiés parmi l'ensemble des espèces et habitats d'intérêt communautaire : 6210 « Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (*Festuco-Brometalia*) (\* sites d'orchidées remarquables)\* », 7210 « Marais calcaires à *Cladium mariscus* et espèces du *Caricion davallianæ*\* », et 91E0 « Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanæ*, *Salicion albæ*)\* ».

Les formulaires standard des données des sites Natura 2000 signalent comme facteurs de vulnérabilité la quiétude des oiseaux, la présence de zones portuaires et les pollutions (air et eau).

Dans l'ensemble, la démarche d'évaluation est correctement menée. Elle tient compte des mesures ERC prévues dans l'étude d'impact, toutefois avec une nuance de taille : trois des mesures qualifiées

« d'accompagnement » dans l'étude d'impact sont qualifiées de mesures de compensation dans l'étude d'incidences Natura 2000. Il s'agit des mesures MA3 à MA5 / MC1 à MC3 évoquées ci-avant.

Or les incidences résiduelles du projet sont évaluées en tenant compte de ces mesures de compensation, ce qui n'est pas correct dans la méthodologie d'une étude d'incidences Natura 2000<sup>28</sup>. Il faut donc reprendre le raisonnement sans tenir compte de ces trois mesures pour évaluer les incidences résiduelles sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000. Si celles-ci devaient être significatives, les clauses III et IV de l'article R. 414-23 du code de l'environnement et, le cas échéant, l'article 6-4 de la directive « Habitats, faune, flore » s'appliqueraient.

***L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des incidences sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 sans tenir compte des trois mesures de compensation prévues, et de mettre en œuvre la réglementation qui s'applique si ces incidences s'avéraient significatives.***

## **2.4 Évaluation des coûts collectifs et des avantages induits**

L'évaluation des coûts collectifs des nuisances et pollutions et des avantages induits chiffre les coûts et bénéfices monétarisés relatifs à la pollution atmosphérique, à l'effet de serre, aux nuisances sonores et aux avantages induits pour la collectivité (congestion et sécurité routière). Comme dans la plupart des évaluations des coûts collectifs, certains impacts, tels que ceux sur la biodiversité ou la destruction d'habitats naturels, ne sont pas pris en compte.

Le résultat affiché est très largement positif, avec un gain annuel évalué à 68,2 M€/an dès la mise en service de l'activité conteneurs. Cette évaluation, outre les effets non pris en compte, souffre des mêmes biais que l'évaluation des impacts en l'absence d'un scénario de référence et d'une caractérisation solide de l'ensemble des déplacements (origine-destination) modifiés.

***L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des coûts collectifs et des avantages induits sur la base d'un scénario de référence, d'hypothèses et d'analyses des trafics induits par le projet solides et cohérents.***

## **2.5 Cumuls d'incidences**

Quatorze projets de la zone industrielle du Boulevard d'Alsace à Village-Neuf ainsi que les autres activités de la zone portuaire de Huningue - Village-Neuf sont pris en compte dans l'évaluation des incidences cumulées. Sont passées en revue la qualité de l'air, le trafic routier, l'imperméabilisation et la prise d'eau dans le Rhin. L'analyse est superficielle et uniquement qualitative, estimant systématiquement que les cumuls seront négligeables. Elle gagnerait à être étayée de chiffres tirés des études d'impact de ces projets, ou au moins d'ordres de grandeur pour consolider les conclusions.

***L'Ae recommande de renforcer l'argumentation de l'analyse des cumuls d'incidences.***

---

<sup>28</sup> Pour plus de détails, on pourra se reporter à la note de l'Ae n° 2015-N-03 sur les évaluations des incidences Natura 2000 : [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160316\\_-\\_Note\\_de\\_l\\_Ae\\_sur\\_l\\_e\\_valuation\\_des\\_incidences\\_Natura\\_2000\\_-\\_delibere\\_cle2361de.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160316_-_Note_de_l_Ae_sur_l_e_valuation_des_incidences_Natura_2000_-_delibere_cle2361de.pdf).

## 2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique (RNT) reflète en partie l'étude d'impact et présente les mêmes caractéristiques et faiblesses que celle-ci. Il est toutefois trop sommaire pour permettre au lecteur de comprendre précisément le projet et ses incidences. Par exemple, les risques naturels et industriels n'y sont pas traités. La précision du RNT est d'autant plus importante que c'est la seule pièce traduite en allemand du dossier dont l'Ae a été saisie permettant d'associer le public non francophone.

***L'Ae recommande d'améliorer le résumé non technique afin qu'il reflète mieux le projet et ses incidences, et d'y prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.***

## 3. Mise en compatibilité du PLU

L'étude d'impact comporte un bref passage évoquant l'évolution du plan local d'urbanisme (PLU) nécessaire pour pouvoir autoriser le projet, et le dossier inclut un fascicule qui en décrit plus précisément les caractéristiques.

Ainsi, le zonage du lit mineur du Rhin (zone N) doit évoluer en zone UEa, qui correspond au secteur industrialo-portuaire. Son règlement ne sera pas modifié, mais les pièces graphiques du PLU acteront cet élargissement.

L'évaluation environnementale de cette mise en compatibilité se limite à actualiser l'évaluation environnementale du PLU qui avait été faite lors de son élaboration sur les surfaces totales des zones modifiées (6 750 m<sup>2</sup>). Sur le fond de l'évaluation, aucun élément nouveau n'est donné.

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU fixe l'objectif de préserver le corridor écologique (trame bleue) identifié sur l'ensemble du Rhin. Curieusement, le dossier estime que le projet est compatible avec le PADD en raison du caractère limité de son emprise, mais demande quand même de modifier le PADD pour spécifier que le projet pourra être autorisé. Ainsi la rédaction : « *Poursuivre la mise en valeur des abords du Canal de Huningue, du Canal d'Alsace et du Rhin, et préserver ces corridors bleus dans leurs fonctions (Canal d'Alsace/Rhin : corridor écologique d'intérêt national ; canal de Huningue : corridor écologique d'intérêt régional/à remettre en bon état au sens de la Directive Cadre sur l'Eau).* » sera complétée par : « *en permettant néanmoins le développement du port de Village-Neuf en poursuivant les objectifs relatifs au maintien et au développement de l'activité portuaire tels que prévu au PADD.* »

La nouvelle rédaction vient donc limiter la préservation de la trame bleue par le développement portuaire. Les incidences de cette évolution du PADD devraient être évaluées. L'étude d'impact du projet montre l'importance du Rhin, de ses berges et du canal dans la fonctionnalité de la trame verte et bleue et des liens fonctionnels avec les réservoirs de biodiversité.

***L'Ae recommande d'apprécier les effets de la modification du PADD du PLU sur la fonctionnalité de la trame verte et bleue.***