



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis relatif**  
**au projet de permis d'aménager de la tranche 2**  
**du Parc d'activités de la plaine d'Alsace à Ensisheim (68)**

n°MRAe 2019APGE95

Nom du pétitionnaire	Communauté de Communes Centre Haut-Rhin
Commune(s)	Ensisheim
Département(s)	Haut-Rhin (68)
Objet de la demande	Permis d'aménager – tranche 2 – et demande d'autorisation environnementale
Accusé de réception des dossiers :	08/08/19

## **Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En ce qui concerne le projet d'aménagement du parc d'activités de la plaine d'Alsace sur les communes d'Ensisheim et Réguisheim (68), à la suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles désignaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission régionale d'autorité environnementale<sup>1</sup> (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par la Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin et par la Direction départementale des territoires du Haut-Rhin (DDT 68).

Le dossier ayant été reçu complet, il en a été accusé réception le 8 août 2018 à la commune de Ensisheim et le 26 janvier 2018 au préfet du Haut-Rhin (DDT 68). Conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de 2 mois. Selon les dispositions de ce même article, l'autorité environnementale a consulté l'Agence régionale de santé (ARS et le préfet du Haut-Rhin).

Par délégation de la MRAe, son président a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

***Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale 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 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).***

1 Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

## A – Synthèse de l'avis

Le projet de Parc d'activités de la plaine d'Alsace (P.A.P.A.) est localisé sur des terrains agricoles, au nord-est d'Ensisheim et en partie sur la commune de Réguisheim.

Il est constitué de plusieurs opérations, fractionnées dans le temps qui représentent l'aménagement de plus 100 ha dédiés à des activités économiques et sera accompagné par la suite de la réalisation d'une voie nouvelle entre la RD201 et l'A35. La voie nouvelle et les modifications du raccordement à l'A35 ont fait l'objet d'une DUP en 2010, prorogée en 2018.

L'Autorité environnementale a été saisie dans le cadre de la réalisation de la tranche 2 qui porte sur une surface de l'ordre de 20 ha.

L'Ae retient 5 enjeux environnementaux principaux :

- La gestion économe de l'espace ;
- la limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- la protection de la nappe phréatique de la plaine d'Alsace.

S'ajoutent également la préservation de la biodiversité, le paysage et la desserte routière.

La tranche 1b a donné lieu à un avis de la MRAe en date du 2 mars 2018 qui recommandait « *de compléter l'étude d'impact selon les termes de l'avis détaillé* » et demandait « *de la ressaisir à partir d'une étude d'impact ainsi complétée portant sur l'intégralité du P.A.P.A, projet unique au sens du code de l'environnement* »<sup>2</sup>. L'étude réactualisée n'apporte pas toutes les réponses aux recommandations de l'avis précédent.

Aucun scénario alternatif d'implantation ni aucune mesure de gestion de l'espace plus économes en termes d'espaces naturels ou agricoles ne sont présentés. L'étude de la problématique des émissions de gaz à effet de serre n'a pas donné lieu à des mesures en adéquation avec les incidences liées au P.A.P.A. Les possibilités de contribution à la restauration du corridor écologique entre 2 réservoirs de biodiversité voisins du projet ne sont pas abordées. Le dossier reste imprécis sur la protection de la nappe d'Alsace et le devenir des eaux industrielles. Le traitement de ces questions est renvoyé aux dossiers relatifs à chaque construction. Alors que l'impact visuel des aménagements pourrait être important, il est simplement fixé sans autre précision un objectif d'intégration des bâtiments et infrastructures dans le paysage local.

Compte tenu des imprécisions du dossier, en particulier la non prise en compte de la tranche 1a et de recommandations de l'avis relatif à la tranche 1b, ***l'Ae recommande à la commune une nouvelle saisine de l'Ae à partir d'une étude d'impact réactualisée et complétée portant sur l'ensemble du P.A.P.A. et intégrant les réponses à ses recommandations.***

En conséquence, cet avis de l'Autorité environnementale ne pourra pas valoir pour les prochaines opérations d'aménagement et les constructions au sein des différentes tranches.

2 Avis de l'AE en date 2 mars 2018 téléchargeable sur le site internet de la MRAE du Grand Est : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2018apge8.pdf>

## B – Avis détaillé

### 1. Présentation générale du projet

Le projet de Parc d'activités de la plaine d'Alsace (P.A.P.A.) est situé sur des terrains agricoles, au nord-est de l'enveloppe bâtie de la commune d'Ensisheim et en partie sur la commune de Réguisheim, dans le département du Haut-Rhin, entre l'autoroute A35 à l'est et la route départementale D201 à l'ouest.

Le projet est constitué de plusieurs travaux et ouvrages, fractionnés dans le temps et portés par 2 maîtres d'ouvrage, la communauté de communes du centre Haut-Rhin et le conseil départemental du Haut-Rhin. Appréhendé dans son ensemble, le projet comprend l'aménagement de 103 ha dédiés à des activités économiques et sera accompagné par la suite de la réalisation d'une voie nouvelle entre la RD 201 et l'A35 à hauteur d'Ensisheim sur une longueur totale de 2 900 m, ainsi que du réaménagement de l'échangeur existant sur l'A35. Les aménagements routiers ont été autorisés par déclaration d'utilité publique en 2010 prorogée en 2018.

L'Autorité environnementale a été saisie par la communauté de communes du Centre Haut-Rhin et par la direction départementale des territoires du Haut-Rhin (DDT 68) pour la réalisation de la tranche 2 du projet dans le cadre du permis d'aménager et de l'autorisation environnementale qui portent sur un terrain d'une surface de l'ordre de 20 ha. L'aménagement de la tranche 1a d'une emprise foncière de 12,5 ha au nord-ouest est achevé. Celui de la tranche 1b d'une superficie de 30 ha est en cours. L'Ae a émis un avis le 2 mars 2018 dans le cadre du permis d'aménager et de l'autorisation environnementale de la tranche 1b du projet P.A.P.A, la tranche 1a n'ayant quant à elle donné lieu à aucun avis.

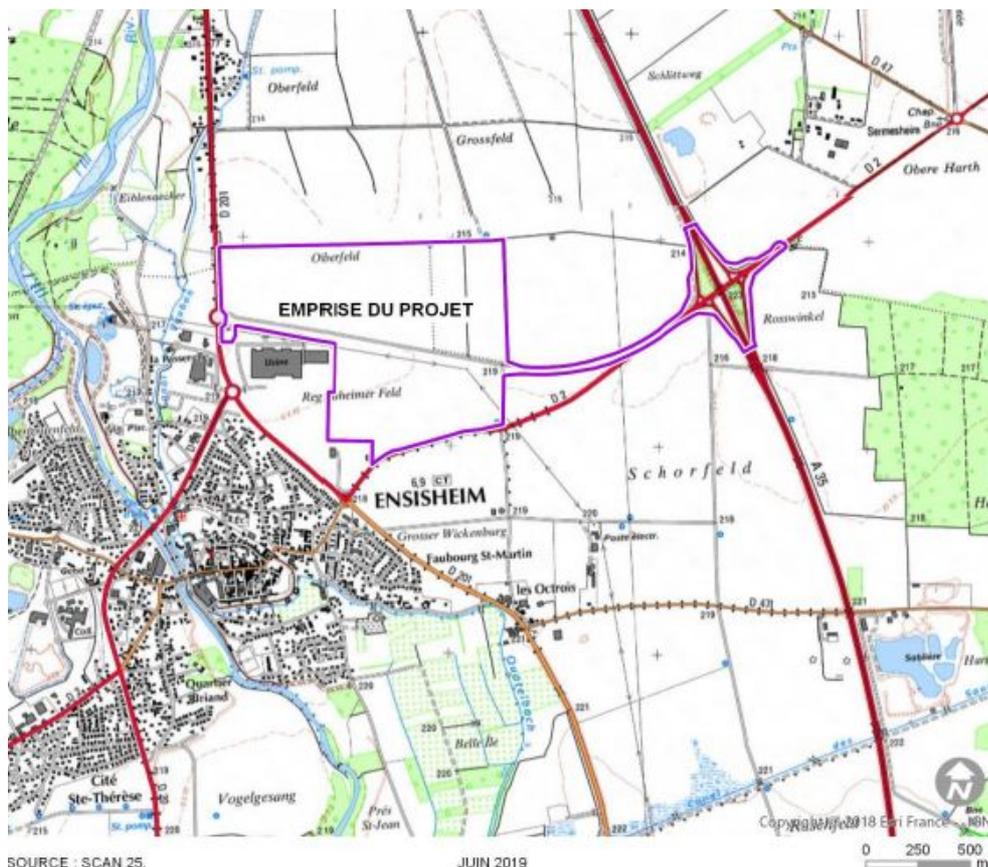
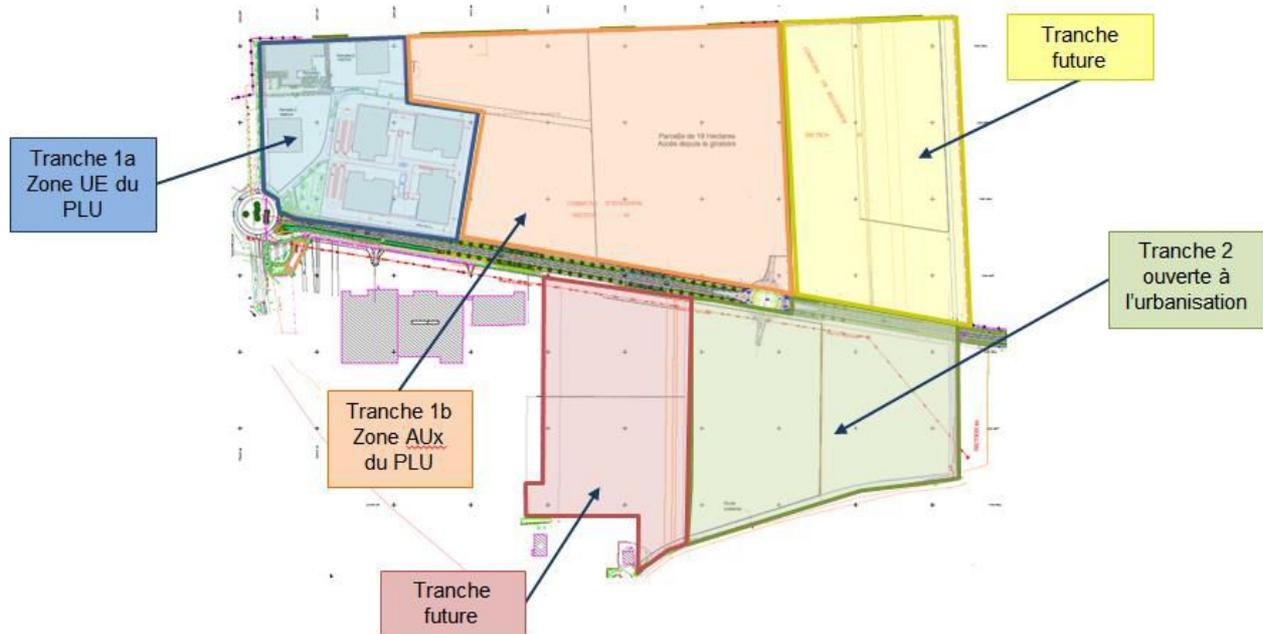


Illustration 1: Situation et emprise du projet (source : étude d'impact)

L'étude d'impact indique que le permis d'aménager de la tranche 2 porte sur une surface de 19 ha mais l'Ae relève que la demande porte sur un total de 20,4 ha de parcelles cadastrées.



La description des voies prévues pour l'aménagement des infrastructures n'est pas homogène selon les documents pris en compte. Ainsi, sont prévues les réalisations de :

- dans l'étude d'impact :
  - un giratoire central avec un anneau d'un rayon extérieur de 30 m au niveau de la nouvelle liaison routière entre la RD 201 et l'A35 ; il s'implantera sur la nouvelle liaison environ 1,3 m au-dessus du terrain naturel ;
  - une voirie interne ;
  - un giratoire avec un rayon extérieur de 20 m.
- dans la demande de permis d'aménager :
  - travaux d'affouillements sur une profondeur de 1 m et de travaux d'exhaussements de 1,3 m pour une superficie de 2,6 ha ;
  - une voie de liaison entre l'actuelle RD2 et la future RD2 ;
  - une voie de desserte avec une aire de retournement au sud-est du giratoire principal ;
  - une voie de desserte au nord du giratoire ;
  - un giratoire sur la voie de liaison RD2 permettant l'accès depuis le nord à la tranche 2.
- dans la demande d'autorisation environnementale :
  - une voie de liaison entre le giratoire de la future RD2 et la RD actuelle ;
  - une voie de desserte avec une aire de retournement au nord ;
  - un système de bassins pour la gestion des eaux pluviales de ces voiries par infiltration.

***L'Ae recommande d'avoir une description des travaux de viabilisation du site stabilisée et conforme à la réalité du projet dans l'ensemble du dossier.***

## **2. Qualité de l'étude d'impact**

L'étude d'impact proposée correspond à une seconde version en date du 30 juillet 2019 mais fait d'emblée mention d'une troisième version programmée au 30 septembre 2019.

### **2.1. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives et justification du projet**

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) Rhin Vignoble Grand Ballon, approuvé le 14 décembre 2016, a inscrit le projet P.A.P.A. parmi les 2 zones d'activités d'intérêt départemental et régional de son territoire. Le Document d'orientation et d'Objectifs (DOO) fait mention de 120 ha mais il n'est prévu de viabiliser que 67 ha.

L'aménagement des tranches 1a et 1b mobilisent 42,8 ha et la tranche 2 de l'ordre de 20 ha. Les objectifs de viabilisation du SCoT sont pratiquement atteints et ne permettront plus d'extensions significatives telles qu'envisagées.

Le SCoT exprime des exigences de qualité paysagère et environnementale, notamment rendre possible la densification, limiter l'imperméabilisation des stationnements, végétaliser les espaces extérieurs, prendre en compte la problématique énergétique ou la valorisation des déchets.

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Alsace répertorie à proximité du site du P.A.P.A. 2 réservoirs de biodiversité situés à une distance de 300 m à 2 km, le RB93 « Forêt du Nonnenbruch et Bois de la Thur » à l'ouest de la RD201 et le RB85 « Bois du Rothleible - à l'est de l'A35 ». Le SRCE affiche comme objectif de recréer une liaison, identifiée C255, pour la faune sauvage de plaine dont le Chat sauvage entre ces 2 ensembles forestiers. Le P.A.P.A. s'implante précisément sur un espace entre les 2 réservoirs de biodiversité. La perspective de recréer ce corridor écologique n'est pas abordée dans l'étude d'impact.

Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) III-Nappe-Rhin souligne l'importance de veiller à l'intégration des problématiques liées à la gestion des eaux dans les projets d'aménagement et de développement économique afin de préserver la nappe d'Alsace de toute nouvelle pollution. L'étude d'impact n'aborde cet aspect que façon succincte .

L'étude d'impact évoque le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) d'Alsace et reprend l'objectif de division par 4 des émissions de GES d'ici à 2050 inscrit dans la loi sur la transition énergétique. Le document ne précise pas dans quelle mesure le projet répond aux objectifs du SRCAE, ni comment il contribue à la mise en œuvre de l'orientation 4 « Maîtriser les émissions de GES et améliorer l'efficacité énergétique des entreprises ».

La version actuelle ne prend pas en compte le SRADDET.

La communauté de communes du centre Haut-Rhin élabore de manière volontaire un plan climat air énergie territorial (PCAET). Il est engagé et devrait être adopté courant 2020.

Aucun scénario alternatif n'est proposé qui présenterait les avantages et inconvénients environnementaux de chacun, comme le prévoit la réglementation. Il est regrettable que d'autres sites n'aient pas été envisagés dans le dossier, comme une implantation sur des friches militaires ou industrielles, alors même que cette nouvelle zone viendra préempter des terres riches.

#### **L'Ae demande de compléter le dossier**

- **en présentant des scénarios d'aménagements alternatifs et de justifier le choix retenu en particulier au regard des orientations du SCoT ;**
- **en démontrant la compatibilité du projet avec le SCoT, le SAGE III-Nappe-Rhin, le SRCAE et avec le SRADDET arrêté.**

## 2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et des incidences du projet sur l'environnement

L'analyse de l'état initial permet d'identifier les principaux enjeux environnementaux qui pour l'autorité environnementale sont :

- La gestion économe de l'espace ;
- la limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- la protection de la nappe phréatique de la plaine d'Alsace.

S'ajoutent également la préservation de la biodiversité, le paysage et la desserte routière.

Pour tous ces enjeux, l'étude d'impact ne décline pas jusqu'au bout la démarche ERC. Les mesures ERC doivent être opérationnelles pour les impacts identifiés et n'intègre pas de façon explicite les recommandations concernant les aménagements réalisés pour la tranche 1a, ni ceux proposés pour la tranche 1b, alors même que l'avis du 2 mars 2018 relatif à la tranche 1b recommandait de « *compléter l'étude d'impact selon les termes de l'avis détaillé et demande à la commune d'Ensisheim de la ressaisir à partir d'une étude d'impact ainsi complétée portant sur l'intégralité du P.A.P.A, projet unique au sens du code de l'environnement* ». L'Ae n'est donc toujours pas en mesure d'évaluer la qualité de la démarche d'évitement, de réduction ou de compensation du projet, dans sa totalité.

**L'Autorité environnementale rappelle sa précédente recommandation portant sur le périmètre du projet qui doit inclure l'intégralité du P.A.P.A..**

### La gestion économe de l'espace

Le projet P.A.P.A. mobilise une quantité importante de foncier. À l'échelle du territoire du SCoT, il s'agit de la plus grande opération d'urbanisation. Pourtant l'étude d'impact n'aborde pas les moyens de réduire cette consommation, par exemple par le choix des allotissements, par la mutualisation des stationnements ou la création de parkings à plusieurs niveaux et l'organisation du réseau viaire. L'étude de scénarios alternatifs aurait pu contribuer à mettre en lumière les choix réalisés sous l'angle de l'optimisation de la consommation foncière.

### L'Ae recommande :

- **de préciser les mesures visant à une gestion économe de l'espace pour les tranches 1a et 1b et 2 ;**
- **de définir des objectifs de réduction de l'imperméabilisation des sols, l'organisation et l'implantation des espaces végétalisés et des règles pour le stationnement.**

### La limitation des émissions des GES

La réalisation et le fonctionnement du P.A.P.A. auront un impact carbone significatif.

L'Ae signale que la loi de transition énergétique pour la croissance verte a prévu une prise en compte, dès 2018<sup>3</sup>, du niveau d'émissions de GES dans la définition de la performance énergétique des constructions nouvelles en considérant une méthode de calcul des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments<sup>4</sup>. L'étude d'impact propose une estimation des émissions de GES d'un bâtiment de 856 000 m<sup>2</sup> en phase exploitation selon 3 solutions d'approvisionnement énergétique (tout électrique, électrique et gaz de ville ; 14 % de la surface des surfaces de toiture équipée de panneaux photovoltaïques).

<sup>3</sup> Article L111-9 du code de la construction et de l'habitation.

<sup>4</sup> Une méthode détaillée de calcul a été publiée de manière conjointe par le Ministère en charge de l'environnement, et le Ministère en charge du logement en octobre 2016 (Référentiel « Energie-Carbone » pour les bâtiments neufs – Méthode d'évaluation pour la performance énergétique des bâtiments neufs.)

L'étude d'impact propose une estimation du trafic de véhicules légers et poids lourds sur le P.A.P.A.. Une fois le parc d'activités en fonctionnement, le trafic journalier poids lourds (PL) sera augmenté de 1 316 véhicules sur le site. En moyenne les rejets d'un PL de 26 t est d'environ 1,07 kgéqCO<sub>2</sub>/km<sup>5</sup>. Le projet compte plus de 3 km de voiries. L'Ae estime un parcours moyen de 6 km par PL sur le site du projet. Au total plus de 8 téqCO<sub>2</sub> supplémentaires liées au trafic PL devraient être émises dans le périmètre du projet. En considérant 260 jours ouvrés par an, les émissions annuelles liées au trafic PL seront supérieures à 2000 téqCO<sub>2</sub>/an.

Les mobilités douces ne sont abordées qu'au prisme des pistes cyclables, sans analyse des besoins. Le fonctionnement de la zone d'activité avec la liaison routière A35 – RD201 n'est pas appréhendé. L'aménagement de la tranche 1a aurait pourtant permis de bénéficier d'un premier retour d'expérience à même de proposer une quantification plus précise.

L'étude d'impact présente une étude des potentiels de production en énergie renouvelable du projet. Bien que le site présente des caractéristiques favorables, aucun objectif chiffré ni aucune prescription de recours aux énergies renouvelables n'est affichée.

L'Autorité environnementale estime qu'une fois le P.A.P.A. aménagé les émissions de GES sur le périmètre du projet ainsi qu'à l'échelle de la CCCHR ne seront pas négligeables. L'Autorité environnementale aurait souhaité qu'une démarche ERC soit appliquée en conséquence et que la prise en compte du P.A.P.A. par le PCAET soit abordée.

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

- **proposer des mesures d'évitement et de réduction des émissions de GES sur le périmètre P.A.P.A. ;**
- **justifier la compatibilité du projet avec le PCAET en cours d'élaboration ;**
- **établir des objectifs chiffrés et des prescriptions sur la production d'énergie renouvelable.**

#### **La protection de la nappe d'Alsace**

L'ensemble du projet se trouve au-dessus de la nappe d'Alsace, située à une profondeur de 4 à 8 m. Cet aquifère est très vulnérable et soumis à une forte pression anthropique.

Les eaux pluviales sont infiltrées sur chaque parcelle. Le dossier n'indique pas de taux maximal d'imperméabilisation des sols et renvoie aux projets pour les étudier. Des prescriptions auraient pu cependant être indiquées pour limiter le ruissellement sur la zone d'activités (par exemple par la prescription de parkings semi-perméables, de toitures végétalisées...).

Pendant la durée des travaux des mesures sont envisagées pour empêcher l'infiltration d'eaux polluées. Le dossier ne précise pas les moyens mis en œuvre pour éviter toute pollution lors de la vie de la zone d'activité. Ainsi,

- La responsabilité du traitement des eaux provenant de voiries privées incombe aux propriétaires des parcelles, sans prescriptions particulières ;
- Les eaux de ruissellement des espaces de circulation ou de stationnement collectifs sont recueillies et amenées, après passage dans un séparateur à hydrocarbures, dans un bassin de rétention et d'infiltration ; le volume du bassin de rétention est conçu pour retenir la pluie décennale ; ces informations sont issues du dossier de demande de permis d'aménager, mais le dimensionnement ne fait toujours pas l'objet d'une analyse dans cette étude d'impact ;
- Pour les eaux usées, il est prévu un raccordement à la station d'épuration de la ville d'Ensisheim sans que les modalités de traitement d'eaux usées non domestiques ne soit précisées à ce stade.

5 Source : étude d'impact, (p.420)

L'Autorité environnementale rappelle qu'elle a produit un point de vue sur la protection des nappes dans les plans et projets<sup>6</sup>. Elle rappelle également qu'un séparateur d'hydrocarbure n'a pas d'efficacité sur certains carburants comme l'éthanol et que l'infiltration d'eaux de ruissellement pouvant être dégradée par le lavage des surfaces de roulement ou par déversement accidentelle sur la voie peut être une source de pollution chronique ou accidentelle de la nappe.

**L'Autorité environnementale recommande donc de compléter le dossier :**

- **en proposant des prescriptions ou recommandations quant à la limitation des surfaces imperméabilisées ;**
- **en précisant le devenir des eaux, le dimensionnement des ouvrages de stockage et de traitement, pour l'ensemble des eaux (eaux pluviales, eaux de ruissellement, eaux usées domestiques, eaux usées industrielles)**
- **par la démonstration que tout risque de pollution de la nappe par ces eaux est ainsi évité (en cas de rejet chronique, d'accident, de fuites de réseau...)**
- **en précisant que tout rejet d'eaux usées industrielles sera interdit dans le réseau public d'assainissement d'eaux usées**

**Protection de la biodiversité : les trames verte et bleue, la trame noire<sup>7</sup>**

Le périmètre du projet est situé en dehors de tout espace classé en raison de milieux naturels remarquables. Les terrains en eux même sont pour l'essentiel dédiés à l'agriculture intensive et peu accueillants pour la faune locale.

Les aménagements du P.A.P.A sont situés entre les réservoirs de biodiversité RB85 et RB93 et contrairement à ce qui est annoncé dans l'étude d'impact, sont susceptibles d'interférer avec la remise en état du corridor C255 les reliant.

Parmi les aménagements envisagés pour la tranche 1b, il est prévu de planter des arbres et arbustes dans un souci d'intégration paysagère. Cette disposition pourrait avoir des incidences positives sur la faune locale, en particulier les oiseaux. Afin de mieux en évaluer le bénéfice environnemental, l'Ae souhaiterait disposer d'informations complémentaires sur la localisation, la densité, le maillage et la nature des essences sélectionnées à l'échelle de l'ensemble du projet.

**Comme indiqué dans l'avis du 2 mars 2018, l'Ae recommande d'étudier l'opportunité de créer un corridor écologique constitué d'une frange arborée entre la limite nord de la zone d'activités et les terrains agricoles pour relier les réservoirs de biodiversité RB85 et RB93.**

Selon le dossier, l'environnement nocturne est d'ores et déjà bien impacté par la pollution lumineuse. Le P.A.P.A. se fixe pour objectif de limiter les nouvelles sources lumineuses sur le site :

- l'éclairage des voiries sera asservi à des détecteurs de présence et sera temporisé ;
- pour les projets, il est exigé le respect des normes en vigueur et la minimisation des sources d'éclairage, avec quelques suggestions techniques.

6 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html>

7 La trame noire est l'ensemble des corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité et empruntés par les espèces nocturnes.

## Le paysage

Le dossier indique que l'impact visuel des aménagements pourrait être important : « *visuellement, le secteur de projet bénéficiera d'une exposition importante, ce qui est à la fois un atout pour l'implantation d'entreprises visibles depuis les axes de communication alentours, et à la fois une faiblesse en termes d'intégration des bâtiments dans leur environnement* ».

La protection du paysage n'est cependant envisagée que sous la forme d'un objectif d'intégration des bâtiments et des infrastructures. À ce stade l'analyse paysagère ne reste que descriptive et ne conduit qu'à des mesures génériques insuffisamment développées.

***L'Autorité environnementale recommande de prolonger l'analyse paysagère pour déboucher sur un véritable plan paysager à l'échelle du projet et ayant obligation de se décliner pour tous les aménagements et constructions.***

## La desserte routière

L'Autorité environnementale s'est interrogée sur le calendrier de réalisation de la voie nouvelle entre la RD 201 et l'A35 à hauteur d'Ensisheim (2 900 m), ainsi que sur le réaménagement de l'échangeur existant sur l'A35. Si ces aménagements ont été déclarés d'utilité publique dès 2010, ils ne sont toujours pas réalisés. Ils semblent pourtant un préalable au bon fonctionnement du site, en particulier si des activités logistiques doivent s'y installer.

***L'Autorité environnementale recommande de réaliser les infrastructures d'amélioration de la desserte de la zone avant d'y autoriser la réalisation de projets, a minima ceux accroissant le trafic routier, comme les activités logistiques.***

Metz, le 08 octobre 2019

Par délégation,  
Le Président

Alby SCHMITT

