



Mission régionale d'autorité environnementale  
Grand Est

## Avis délibéré sur le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim (68) porté par Euro Rhein Ports et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Ottmarsheim emportée par déclaration de projet

n°MRAe 2023APGE107

Nom du pétitionnaire	Euro Rhein Ports
Commune	Ottmarsheim
Département	Haut-Rhin (68)
Objet de la demande	Aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim et mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim par déclaration de projet
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	27/07/23

## **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 application du décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, et en application du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 modifiant l'article R.104-21 du code de l'urbanisme, l'autorité environnementale est, pour le projet d'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim porté par Euro Rhein Ports et pour la mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim par déclaration de projet, la Mission régionale d'autorité environnementale<sup>1</sup> (MRAe) Grand Est de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). Elle a été saisie pour avis par la commune d'Ottmarsheim et par Mulhouse Alsace Agglomération le 27 juillet 2023.

Conformément aux dispositions des articles R.122-7 du code de l'environnement et R.104-24 du code de l'urbanisme, l'agence régionale de santé (ARS) et le préfet du Haut-Rhin (DDT 68) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 12 octobre 2023, en présence de Julie Gobert, André Van Compernolle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jean-Philippe Morettau, membre de l'IGEDD et président de la MRAe, d'Armelle Dumont, Christine Mesurolle, Catherine Lhote et Yann Thiébaut, membres de l'IGEDD, la MRAe rend 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).***

***L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).***

Note : les illustrations du présent document, sauf indication contraire, sont extraites du dossier d'enquête publique ou proviennent de la base de données de la DREAL Grand Est.

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

## A – SYNTHÈSE DE L’AVIS

La société Euro Rhein Ports projette d’aménager un nouveau terminal pour le transport de marchandises par voie fluviale au port d’Ottmarsheim. Ce projet nécessite une mise en compatibilité du plan local d’urbanisme d’Ottmarsheim.

Le projet d’aménagement du terminal portuaire, a fait l’objet d’un récent avis de la MRAe n°2023APGE55<sup>2</sup> en date du 25 mai 2023. Une nouvelle saisine de l’Ae est intervenue le 27 juillet 2023, au titre de la procédure commune prévue par l’article L.122-14 du code de l’environnement<sup>3</sup> dans le cadre de l’instruction de la demande de permis d’aménager et sur la mise en compatibilité du plan local d’urbanisme (MEC-PLU) d’Ottmarsheim emportée par déclaration de projet. L’Ae salue l’utilisation de cette procédure commune trop peu souvent suivie qui permet la présentation à l’enquête publique d’un dossier unique du projet d’aménagement - MEC-PLU et facilite ainsi une meilleure compréhension par le public de la cohérence de l’ensemble des dispositions retenues dans le cadre du projet.

Le présent avis complète donc l’avis précédent n°2023APGE55 en ce qui concerne d’une part le mémoire en réponse à l’avis de la MRAe sur le projet d’aménagement du nouveau terminal, et d’autre part, sur la mise en compatibilité du plan local d’urbanisme (PLU) d’Ottmarsheim qui est emportée par ce projet d’aménagement.

S’agissant de l’aménagement du nouveau terminal, le projet n’a pas été modifié depuis l’avis précédent de l’Ae du 25 mai 2023. Les évolutions du dossier se limitent à l’ajout d’un mémoire en réponse à cet avis, des pièces du permis d’aménager et de la déclaration de projet.

La mise en compatibilité du PLU (MEC-PLU) comprend quant à elle :

- la modification de l’orientation d’aménagement et de programmation (OAP) portant sur le secteur 1AUe dans lequel est située la majeure partie du projet ;
- la modification de l’OAP « Paysage et trame verte et bleue » ;
- la modification du règlement écrit de la zone 1AUe concernant :
  - la distance minimale entre la route départementale 52 et les constructions qui est fixée à 40 m ;
  - la hauteur des clôtures sur rue qui ne pourront dépasser 2,5 m ;
  - les espaces libres non dévolus au stationnement ou aux circulations qui devront comporter des espaces verts à raison de 20 % au moins ;
  - le nombre minimal de places de stationnement pour les bâtiments industriels et les entrepôts ;
  - la largeur des voies qui ne peut pas être inférieure à 6 m ;
  - la gestion des eaux pluviales qui devra respecter la doctrine régionale<sup>4</sup> ;
- la modification du règlement graphique qui fixe la hauteur maximale des constructions dans la zone 1AUe le long de la RD52 à 16 m, contre 12 m précédemment.

Dans une approche globale des enjeux environnementaux, l’Ae considère que cette mise en compatibilité du PLU répond à des objectifs et à des choix d’aménagement pertinents, notamment en ce qui concerne le choix du site dans la continuité d’aménagements portuaires et industriels déjà existants, en s’appuyant sur une analyse comparative de solutions alternatives, dont les conclusions en faveur du choix de ce site sont partagées par l’Ae.

Toutefois l’Ae constate que les modifications de zonage qui résulteront de cette MEC-PLU

2 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023apge55.pdf>

3 Extrait de l’article L.122-14 du code de l’environnement :

« Lorsque la réalisation d’un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d’utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d’un document d’urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l’article L.122-4, soit la modification d’un plan ou d’un programme, l’évaluation environnementale, lorsqu’elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d’urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l’étude d’impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune. »

4 [https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/doctrine\\_pluviale\\_grand\\_est-compreinte.pdf](https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/doctrine_pluviale_grand_est-compreinte.pdf)

peuvent encore présenter des faiblesses, dans la mesure où la constructibilité de la totalité des zones d'aménagement prévues par le projet ne semble pas entièrement assurée. En effet, l'emprise du futur quai d'amarrage se situe sur la rive gauche du Rhin canalisé qui est classée en zone naturelle N dans le PLU d'Ottmarsheim.

**L'Ae recommande au pétitionnaire de s'assurer de la compatibilité du futur quai d'amarrage avec un classement en zone naturelle N du PLU. Parallèlement, l'Ae souligne que le Rhin et sa rive droite sont classés en Zone Natura 2000, avec un corridor écologique à protéger. Il conviendra donc que les activités qui seront exercées dans la zone d'implantation du projet qui est située en rive gauche du Rhin sur le grand canal d'Alsace n'aient pas d'impacts défavorables sur ces milieux remarquables. L'Ae constate que les indications du dossier ne permettent pas de s'en assurer à ce stade, en l'absence d'indication plus précise sur chacune des activités qui seront effectivement exercées sur le site.**

**L'Ae recommande à nouveau aux maîtres d'ouvrage d'actualiser et compléter l'étude d'impact au fur et à mesure de l'avancée de leurs opérations, préalablement au dépôt des demandes d'autorisation nécessaires, et ceci en application de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement<sup>5</sup>.**

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont : la biodiversité et les milieux naturels, les eaux superficielles et souterraines, les risques naturels et technologiques, les trafics routiers, ferroviaires et fluviaux.

Le dossier n'apporte pas d'éléments nouveaux concernant la biodiversité et les milieux naturels, les eaux superficielles et souterraines et les risques naturels et technologiques, ce qui conduit l'Ae à réitérer l'ensemble de ses recommandations de son avis précédent du 25 mai 2023 sur ces thématiques.

Concernant le réseau routier, l'étude d'impact démontre l'absence d'effet significatif du projet sur la saturation du trafic.

Le dossier apporte des éléments complémentaires concernant les émissions de gaz à effet de serre mais ne présente pas de bilan carbone complet, ce qui conduit également l'Ae à réitérer ses recommandations sur ce point.

**L'Autorité environnementale recommande principalement au pétitionnaire de :**

- **tenir compte du changement climatique dans ses prévisions de trafic pour chaque mode de transport en fonction des variations du débit du Rhin ;**
- **compléter l'étude d'impact avec un bilan complet des émissions de gaz à effet de serre du projet en prenant en compte les émissions du projet (travaux, exploitation) et les émissions évitées grâce au projet, dans le contexte du changement climatique et de ses impacts sur les crues et étiages qui affectent le débit du Rhin et du grand canal et donc la capacité d'utilisation de la voie fluviale ;**
- **préciser le temps de retour du projet au regard des émissions de gaz à effet de serre si le bilan est positif ; ou proposer des mesures de compensation, si possible locales, des émissions nettes de gaz à effet de serre si le bilan est négatif.**

**Les autres recommandations de l'Ae se trouvent dans l'avis détaillé.**

5 Extrait de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement :

« Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L.122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée ».

## B – AVIS DÉTAILLÉ

### 1. Présentation générale du projet

La société Euro Rhein Ports projette d'aménager un nouveau terminal pour le transport de marchandises par voie fluviale au port d'Ottmarsheim. Ce projet nécessite une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (MEC-PLU) d'Ottmarsheim.

Le projet a fait l'objet de l'avis de la MRAe n°2023APGE55 du 25 mai 2023. Le présent avis complète cet avis en ce qui concerne le projet. La MRAe a été saisie au titre de la procédure commune prévue par l'article L.122-14 du code de l'environnement<sup>6</sup> sur le projet dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'aménager et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (MEC-PLU) d'Ottmarsheim emportée par déclaration de projet. L'Ae salue l'utilisation de cette procédure commune trop peu souvent suivie qui permet la présentation à l'enquête publique d'un dossier unique projet d'aménagement - MEC-PLU et facilite ainsi une meilleure compréhension par le public de la cohérence de l'ensemble des dispositions retenues dans le cadre du projet.

En ce qui concerne l'aménagement portuaire, le projet n'a pas été modifié depuis l'avis précédent. Les évolutions du dossier se limitent à l'ajout du mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, des pièces du permis d'aménager et de la déclaration de projet.

#### 1.1 Les collectivités concernées par le projet

Ottmarsheim est une commune du département du Haut-Rhin qui fait partie de la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » (M2A), couverte par le Schéma de cohérence territoriale (SCoT)<sup>7</sup> de la région mulhousienne approuvé le 25 mars 2019.

La compétence urbanisme est exercée par la communauté d'agglomération. Ottmarsheim dispose d'un PLU approuvé le 22 octobre 2019. M2A a prescrit la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Ottmarsheim par délibération du 31 janvier 2022.

M2A a par ailleurs prescrit l'élaboration d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) le 30 janvier 2023. Ce PLUi est actuellement au stade de l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

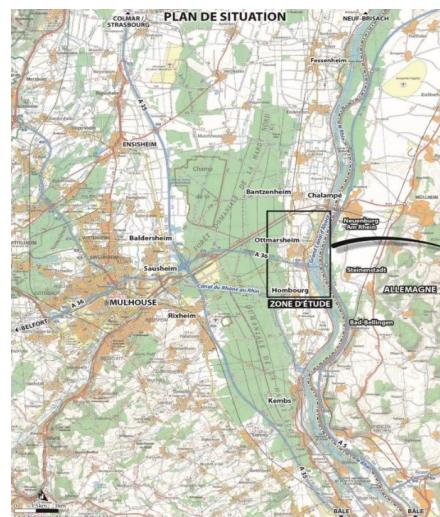


Figure 1: Localisation

#### 1.2 Le projet de MEC-PLU

L'objet principal de la MEC-PLU est de permettre l'implantation de constructions dans le secteur 1AUe (secteur d'extension à dominante d'activités industrielles et portuaires) à moins de 75 m de la route départementale 52, classée route à grande circulation.

L'article L.111-6 du code de l'urbanisme prévoit que « *en dehors des espaces urbanisés de la*

6 **Extrait de l'article L.122-14 du code de l'environnement :**

« *Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L.122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune. »*

7 Le schéma de cohérence territoriale a été créé par la loi solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000, modifiée par la loi urbanisme et habitat du 2 juillet 2003 et l'ordonnance du 17 juin 2020 relative à la modernisation des SCoT. C'est un outil de planification qui permet aux communes appartenant à un même bassin de vie, de mettre en cohérence leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des déplacements, de l'environnement, etc.

*commune, les constructions et installations sont interdites dans une bande de [...] soixante-quinze mètres de part et d'autre des autres routes classées à grande circulation ». L'article L.122-8 du code de l'urbanisme dispose que le PLU « peut fixer des règles différentes de celles prévues à l'article L.122-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».*

Le règlement écrit du PLU est modifié pour réduire le recul minimum des constructions à 40 m. L'étude prévue par la loi est présente dans le dossier, et ses prescriptions sont reprises dans les différents documents du PLU. L'Ae considère que l'étude présentée est satisfaisante.

La MEC-PLU comprend :

- la modification de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) portant sur le secteur 1AUe dans lequel est située la majeure partie du projet ;
- la modification de l'OAP « Paysage et trame verte et bleue » ;
- la modification du règlement écrit de la zone 1AUe concernant :
  - la distance minimale entre la route départementale 52 et les constructions qui est fixée à 40 m ;
  - la hauteur des clôtures sur rues qui ne pourront dépasser 2,5 m ;
  - les espaces libres non dévolus au stationnement ou aux circulations qui devront comporter des espaces verts à raison de 20 % au moins ;
  - le nombre minimal de places de stationnement pour les bâtiments industriels et les entrepôts ;
  - la largeur des voies qui ne peut pas être inférieure à 6 m ;
  - la gestion des eaux pluviales qui devra respecter la doctrine régionale<sup>8</sup> ;
- la modification du règlement graphique qui augmente la hauteur maximale des constructions dans la zone 1AUe le long de la RD52 à 16 m, contre 12 m précédemment.



Figure 2: Schéma de l'OAP du secteur 1AUe

8 [https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/doctrine\\_pluviale\\_grand\\_est\\_comresse.pdf](https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/doctrine_pluviale_grand_est_comresse.pdf)

L'OAP du secteur 1AUe reprend les principes d'aménagement de la zone, en indiquant la localisation des bâtiments, des voiries et du corridor écologique au sud. Elle définit également des prescriptions paysagères et architecturales visant à favoriser une bonne intégration paysagère du projet, comme la variation des teintes des façades et la végétalisation des parcelles.

L'OAP « Paysage et trame verte et bleue » fixe des orientations spécifiques au corridor écologique identifié au sud du projet. Elle liste les espèces qui seront plantées pour renforcer ce corridor (Chêne pédonculé, Tilleul d'Europe, Érable plane, Frêne commun...).

Le dossier justifie l'intérêt général de la mise en compatibilité du PLU par sa nécessité pour permettre l'extension du port, ce qui aura des effets sur l'emploi, l'économie et l'environnement (réduction du trafic routier par le report vers le rail et la voie d'eau).

L'Ae considère que le dossier présenté à l'appui de la mise en compatibilité du PLU présente une analyse comparative de solutions alternatives, notamment en termes de choix de site, qui permet de conclure que le site retenu correspond à la solution de moindre impact environnemental.

Toutefois, l'Ae constate que les modifications de zonage qui résulteront de cette MEC-PLU peuvent encore présenter des faiblesses, dans la mesure où la constructibilité de la totalité des zones d'aménagement prévues par le projet ne semble pas entièrement assurée. En effet, l'emprise du futur quai d'amarrage se situe sur la rive gauche du Rhin canalisé qui est classée en zone naturelle N dans le PLU d'Ottmarsheim.

*L'Ae recommande au pétitionnaire de s'assurer de la compatibilité du futur quai d'amarrage avec un classement en zone naturelle N du PLU.*

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

### **2.1. Articulation avec les documents de planification**

La compatibilité du projet avec les documents de planification a été traitée dans l'avis du 25 mai 2023 et n'appelle pas de remarque complémentaire, l'analyse présentée dans l'étude d'impact étant satisfaisante. La MEC-PLU n'ayant pas d'effet au-delà du projet, elle est également compatible avec les documents de rang supérieur.

### **2.2. Solutions alternatives, justification du projet et application du principe d'évitement**

L'étude des solutions alternatives et la justification du projet ont été traitées dans l'avis du 25 mai 2023 et n'appellent pas de remarque complémentaire, l'analyse présentée dans l'étude d'impact étant satisfaisante.

## **3. Analyse par thématiques environnementales de la prise en compte de l'environnement**

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- les eaux superficielles et souterraines ;
- les risques naturels et technologiques ;
- les trafics routiers, ferroviaires et fluviaux.

### **3.1 Analyse par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévus)**

### **3.1.1. La biodiversité et les milieux naturels**

L'Ae souligne que le Rhin et sa rive droite sont classés en Zone Natura 2000, avec un corridor écologique à protéger. Il conviendra donc de veiller à ce que les activités qui seront exercées dans la zone d'implantation du projet qui est située en rive gauche du Rhin sur le grand canal d'Alsace n'aient pas d'impact sur ces milieux remarquables. L'Ae constate que les indications du dossier ne permettent pas de s'en assurer à ce stade, en l'absence d'indications plus précises sur chacune des activités qui seront effectivement exercées.

***L'Ae recommande à nouveau aux maîtres d'ouvrage d'actualiser et compléter l'étude d'impact au fur et à mesure de l'avancée de leurs opérations, préalablement au dépôt des demandes d'autorisation nécessaires, et ceci en application de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement<sup>9</sup>.***

### **3.1.2. Les eaux superficielles et souterraines**

Le dossier n'apportant pas d'élément nouveau sur les différents points concernant les eaux de surface et souterraines déjà détaillés dans son avis du 25 mai 2023, ***L'Ae recommande à nouveau aux maîtres d'ouvrage de :***

- ***compléter le dossier concernant les conséquences éventuelles sur le milieu aquatique des rejets d'eaux pluviales ou d'arrosage (grumes) provenant des activités du site ;***
- ***compléter l'étude d'impact avec un descriptif des dispositifs de gestion et de surveillance des eaux pluviales des parcelles amodiées et une analyse de leurs impacts sur les eaux de surface et souterraines, lorsque ceux-ci seront suffisamment définis ;***
- ***s'engager dans une charte régionale d'entretien et gestion des espaces publics visant une labellisation de type « Zéro Phyto » pour l'ensemble du site.***

### **3.1.3. Les risques naturels et technologiques**

Le dossier n'apportant pas d'indication nouvelle sur la nature et la quantité des produits qui seront transportés, stockés et manutentionnés, ***L'Ae recommande à nouveau aux maîtres d'ouvrage d'évaluer les impacts du projet sur les risques technologiques dès lors que la nature et la quantité des produits transportés, stockés et manutentionnés seront suffisamment définies et proposer le cas échéant des mesures d'évitement et de réduction.***

### **3.1.4. Les trafics routiers ferroviaires et fluviaux**

Dans son avis du 25 mai 2023, l'Ae recommandait au pétitionnaire d'analyser plus précisément les impacts du projet sur le risque de saturation du réseau autoroutier. Le dossier indique que l'augmentation du trafic routier, en tenant compte de la réduction du trafic due au report modal permis par le projet, est d'environ 20 poids lourds par jour, à comparer au trafic actuel sur l'A36 qui est de 4 800 poids lourds par jour.

Le dossier en conclut que l'impact du projet sur la saturation du réseau routier n'est pas significatif et l'Ae partage cet avis, sous réserve de l'appréciation des reports de trafic sur la route, en cas d'impossibilité de trafic fluvial au regard des crues et des niveaux d'étiage (voir ci-après).

9 Extrait de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement :

*« Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.*

*Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L.122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée ».*

Dans son avis du 25 mai 2023, l'Ae recommandait au pétitionnaire de :

- tenir compte du changement climatique dans ses prévisions de trafic ;
- compléter l'étude d'impact avec un bilan complet des émissions de gaz à effet de serre du projet en prenant en compte les émissions du projet (travaux, exploitation) et les émissions évitées grâce au projet, et aux maîtres d'ouvrage du projet global de l'affiner si nécessaire lorsque les installations seront mieux définies et en se plaçant dans le contexte du changement climatique et de ses impacts sur les crues et étiages qui affectent le débit du Rhin et du Grand Canal ;
- préciser le temps de retour du projet au regard des émissions de gaz à effet de serre si le bilan est positif , ou de proposer des mesures de compensation, si possible locales, des émissions nettes de gaz à effet de serre si le bilan est négatif.

Le dossier n'apporte pas d'analyse des évolutions des trafics ferroviaire et routier en cas d'impossibilité d'usage de la voie fluviale compte-tenu de l'évolution du climat (crue ou niveau d'étiage insuffisant).

En revanche, il apporte des données complémentaires, notamment sur les émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Les émissions annuelles sont estimées à un total de 19 413 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> pour l'ensemble du trafic estimé (11 213 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> pour les poids lourds, 438 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> pour les véhicules légers, 3 399 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> pour le trafic fluvial et 4 363 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> pour le trafic ferroviaire), à comparer aux émissions évitées par la réduction du trafic poids lourds, estimées à 35 482 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>.

Le dossier indique qu'il n'est pas possible de réaliser un bilan carbone complet à ce stade d'avancement du projet. Le dossier présente une estimation du temps de retour du projet au regard des émissions de gaz à effet de serre qui ne peut être considérée à ce stade comme fiable puisqu'elle s'appuie sur un bilan partiel des émissions.

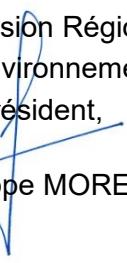
**L'Ae recommande à nouveau au pétitionnaire de :**

- *tenir compte du changement climatique dans ses prévisions de trafic pour chaque mode de transport en fonction des variations du débit du Rhin ;*
- *compléter l'étude d'impact avec un bilan complet des émissions de gaz à effet de serre du projet en prenant en compte les émissions du projet (travaux, exploitation) et les émissions évitées grâce au projet, et aux maîtres d'ouvrage du projet global de l'affiner si nécessaire lorsque les installations seront mieux définies et en se plaçant dans le contexte du changement climatique et de ses impacts sur les crues et étiages qui affectent le débit du Rhin et du Grand Canal ;*
- *préciser le temps de retour du projet au regard des émissions de gaz à effet de serre si le bilan est positif, et proposer des mesures de compensation, si possible locales, des émissions nettes de gaz à effet de serre, si le bilan est négatif.*

### 3.2. Résumé non technique de l'étude d'impact

Ce point a été traité dans l'avis du 25 mai 2023 et n'appelle pas de remarque complémentaire.

METZ, le 12 octobre 2023

Pour la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale,  
le président,  
  
Jean-Philippe MORETAU