



M. Jean Schelcher
Commissaire enquêteur
Mairie d'Ensisheim
6, place de l'Eglise
68190 Ensisheim

Paris, le 15 juin 2020

Courrier déposé à la permanence du Commissaire-enquêteur du lundi 15/06/2020
Et envoyé par voie dématérialisée sur : https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/RESUME-K.awp?P1=EP19625

Objet : Observations écrites à l'attention de M. le Commissaire enquêteur, dans le cadre de l'enquête publique relative à une demande d'autorisation environnementale d'exploiter au titre des installations classées et à une demande de permis de construire déposées par la société EUROVIA 16 PROJECT à Ensisheim

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Agissant en ma qualité de conseil de l'association « *Union Locale de la Consommation du Logement et du Cadre de Vie de Wittelsheim et Environs* », ayant son siège social au 2, rue de la Fraternité 68310 Wittelsheim, ainsi que de l'association « *Alternatiba – Soultz* », ayant son siège social 5 rue de la Fontaine, 68360 Soultz, j'ai l'honneur de vous faire part des observations que suscitent la demande d'autorisation environnementale d'exploiter au titre des installations classées ainsi que la demande de permis de construire déposées par la société EUROVIA 16 PROJECT à Ensisheim, actuellement soumises à enquête publique, que je vous demande de bien vouloir prendre en considération dans vos conclusions.

L'association « *Union Locale de la Consommation du Logement et du Cadre de Vie de Wittelsheim et Environs* » s'est notamment donnée pour objet la défense et l'amélioration « *de l'environnement, de l'habitat, de l'urbanisme et de protection de la nature* », quand l'association « *Alternatiba – Soultz* » œuvre notamment pour « *diffuser le message de l'urgence climatique, sensibiliser le grand public et les élus à la nécessité de baisser rapidement et radicalement nos émissions de gaz à effet de serre, interpeller sur les conséquences dramatiques de l'absence d'accord international ambitieux, efficace, contraignant et juste sur le climat* », « *appeler à*

mettre en route sans plus attendre la transition sociale, énergétique et écologique nécessaire pour éviter le dérèglement profond et irréversible des mécanismes du climat », et « réfléchir à des solutions de résiliences locales à mettre en œuvre face aux menaces d'effondrements systémiques en cours et à venir ».

Or, le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique à Ensisheim porté par la société Eurovia 16 Project tel qu'actuellement soumis à enquête publique contrevient de manière flagrante à ces objectifs.

Ce projet consiste plus particulièrement en la construction et l'exploitation d'un entrepôt logistique de 44 000 m² au sol (286 m x 153 m) sur 4 niveaux et d'une hauteur voisine de 23 mètres au sein de la tranche n°2 du Parc d'Activités de la Plaine d'Alsace (P.A.P.A.) sur la commune d'Ensisheim, à une dizaine de kilomètres au nord de Mulhouse, dont les caractéristiques vont manifestement à l'encontre de l'exigence d'un développement durable et maîtrisé, au vu notamment de son impact sur la biodiversité, le climat, les espaces agricoles et les paysages, et de la très nette insuffisance de sa justification.

Il sera en particulier démontré ci-après que de nombreux points de l'étude d'impact du projet de construction et d'exploitation d'entrepôt logistique soumis à enquête publique sont particulièrement insuffisants et non justifiés, et s'inscrivent en contradiction totale avec les dispositions applicables du code de l'environnement.

I.1. Sur les atteintes à la biodiversité résultant de l'artificialisation induite par le projet

A titre préliminaire, il convient de rappeler que l'étude d'impact est fondamentale dans le dossier de demande d'autorisation environnementale d'un projet puisqu'elle met en exergue les incidences notables du projet sur l'environnement.

L'article R.122-5 du code de l'environnement prévoit à ce titre que :

« Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. »

Ainsi, les insuffisances d'une étude d'impact rendent l'enquête publique irrégulière et la décision d'autorisation environnementale par voie de conséquence illégale eu égard au défaut d'information dont souffrira le public lors de sa consultation et de sa participation (CE, 14 octobre 2011, req. n°323257 ; TA Caen, 11 juillet 2001, req. n°01303).

L'article L.122-3 du code de l'environnement précise quant à lui que l'étude d'impact doit notamment comprendre, a minima, *« une description des caractéristiques du projet et des mesures envisagées pour éviter, les incidences négatives notables probables sur l'environnement,*

réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites » (code de l'environnement, art. L. 122-3).

Les deux premières étapes de la séquence ERC ont une grande importance car les possibilités d'évitement sont maximisées, et confèrent à l'évaluation environnementale son caractère « stratégique ».

La compensation se décline ensuite de deux manières :

- la détermination de mesures propres à contrebalancer les effets propres du projet sur l'environnement ;
- l'identification des zones favorables à la réalisation des compensations des atteintes portées à l'environnement dont les effets n'ont pas pu être entièrement évités ou réduits ;

Elle constitue la dernière étape du processus, afin de contrebalancer les impacts dits « résiduels » d'un projet, persistant après l'application de mesures d'évitement et de réduction.

La compensation ne peut donc se penser en dehors de la séquence ERC, la loi pour la reconquête de la biodiversité ayant rappelé à ce titre que les mesures compensatoires ne peuvent pas « se substituer aux mesures d'évitement ou de réduction » (code de l'environnement, art. L. 163-1, I).

Les mesures compensatoires visent principalement à atteindre 3 objectifs :

- Absence de perte nette de biodiversité : la non-perte nette est appréciée de manière particulièrement restrictive, le législateur lui ayant adossé un objectif complémentaire prévoyant que, dans la mesure du possible, la compensation doit viser un « gain de biodiversité ». Elle dépend donc grandement de la qualité du travail réalisé dans le cadre de l'état initial de la zone impactée par le projet, et de celle ayant vocation à accueillir les actions compensatoires.
- Équivalence écologique : vise à assurer que les gains issus liés aux actions de compensation contrebalancent effectivement les pertes liées à la mise en œuvre du projet, plan ou programme à l'origine des dommages en cause.
- Additionnalité : la compensation doit présenter une plus-value par rapport à des actions qui auraient, en tout état de cause, été menées sur les milieux concernés par la compensation.

En l'espèce, l'étude d'impact du projet litigieux présente des insuffisances dirimantes, en particulier au regard de ce qui constitue désormais le noyau de l'évaluation environnementale, à savoir l'appréhension de la séquence dite « Éviter, réduire, compenser » (ERC), et en premier lieu s'agissant de l'impact sur la biodiversité résultant de l'artificialisation d'une surface importante de terres agricoles jusqu'ici vierges de toute urbanisation.

Le projet litigieux implique en effet une consommation d'espace agricole importante, dans la mesure où sur une surface d'environ 15,7 hectares de terres agricoles, le projet impliquerait une artificialisation de cette surface sur 11,6 hectares, soit dans une proportion de 74%.

Ainsi que le précise la Notice architecturale figurant au dossier de demande permis de construire en effet :

« Sur 15,7 ha d'emprise totale, les bâtiments et voiries occupent 11,6 ha et plus de 4ha sont dédiés à l'aménagement paysager et aux espaces verts concourant à la gestion des eaux pluviales, soit 26% de la surface de l'établissement » (Notice architecturale, Dossier de demande de PC, p.41).

Partant, l'artificialisation d'une surface non-urbanisée aussi importante constitue une atteinte à la biodiversité qu'il convient d'appréhender au sein de la séquence ERC de l'étude d'impact environnemental du projet litigieux.

Le Rapport « *Évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques* »¹ réalisé par la Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) précise en effet que parmi les différentes causes de l'érosion continue de la biodiversité, cette dernière a notamment pour cause l'urbanisation, qui représente 3 % des surfaces mondiales totales aujourd'hui, et qui devrait tripler d'ici à 2030.

L'objectif de lutte contre l'étalement urbain et contre l'artificialisation du territoire est d'ailleurs activement poursuivi par la France, qui depuis l'adoption du « *Plan Biodiversité* » par le Premier ministre le 4 juillet 2018 dernier affiche un objectif « zéro artificialisation nette » à court terme.

Le Point 1.3. « *limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette* » du Plan précité prévoit en effet :

« L'étalement urbain et l'artificialisation des sols, en détruisant et en morcelant les espaces naturels, agricoles et forestiers, contribuent directement à la dégradation du fonctionnement des écosystèmes et à l'érosion de la biodiversité. Malgré les progrès de la planification urbaine, la consommation des espaces naturels reste trop rapide, même dans les zones où la population n'augmente pas, avec pour causes la construction d'habitats individuels, de zones commerciales en périphérie et le développement d'infrastructures de transport ou logistiques.

Dans une logique globale de lutte contre l'étalement urbain, des mesures récentes ont été prises comme le recentrage du prêt à taux zéro en faveur de la construction neuve sur les zones tendues. La densification urbaine est également au cœur du programme Action cœur de ville qui vise la revitalisation de 222 centres-villes. Mais il faut aller plus loin, en s'engageant dans la définition d'objectifs chiffrés et d'une trajectoire pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette. Les politiques d'urbanisme et d'aménagement commercial seront revues afin d'enrayer l'augmentation des surfaces

¹ *Évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques*, 6 mai 2019, IPBES, Rapport disponible sur : www.ipbes.net.

artificialisées, de favoriser un urbanisme sobre en consommation d'espace et d'améliorer la mise en œuvre de la séquence « éviter – réduire - compenser » dans le cadre du développement des territoires [nous soulignons] ».

Il paraît utile en ce sens de rappeler les termes de la dernière Instruction Gouvernementale du 29 juillet 2019 relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe de l'espace, au sein de laquelle le Ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, le Ministre de l'agriculture et de l'alimentation et le Ministre de la transition écologique et solidaire s'accordent à écrire à l'attention des préfets de région et de département que :

« Si la consommation d'espace varie selon les territoires, elle reste très élevée, avec une moyenne de 27 000 ha/an1 entre 2006 et 2016, soit l'équivalent de 4 à 5 terrains de football par heure. Surtout, elle engendre partout une perte de biodiversité, de productivité agricole, de capacité de résilience face au risque d'inondation, au changement climatique et à la précarité énergétique, une banalisation des paysages et en conséquence une perte d'attractivité, y compris économique, des territoires. Ce phénomène s'accompagne également d'une augmentation des besoins en services de transports et de réseaux coûteux en investissement comme en exploitation. L'éloignement des centres-villes renchérit le coût de la mobilité pour les ménages et réduit l'accessibilité aux services publics. En parallèle, l'étalement urbain peut s'accompagner d'une paupérisation des centres-villes, de davantage de logements vacants, voire d'une dégradation du patrimoine bâti, et, en conséquence, de l'attractivité des territoires. Ces sujets sont au cœur des préoccupations gouvernementales et au cœur de l'actualité que traverse notre pays depuis quelques mois.

Vous devez agir au nom de l'Etat pour faciliter aujourd'hui et pour demain des projets de développement des territoires équilibrés, sobres en consommation d'espace, qui veillent à un meilleur usage des terres et préviennent la crise sociale. La gestion économe de l'espace doit s'envisager comme un objectif de convergence et de cohérence de nos politiques publiques en matière d'énergie, de climat, d'écologie, d'urbanisme, de cohésion et d'agriculture, et non comme une politique sectorielle supplémentaire. Il est essentiel de promouvoir des projets urbains qui délaissent une logique d'offre foncière au profit d'une vision politique et d'un projet de territoire raisonné.

D'un point de vue général, votre action intervient dans la trajectoire qui consistera à rendre applicable l'objectif zéro artificialisation nette du territoire, dans les délais qui seront confirmés par le président de la République. Ceci suppose dans un premier temps d'infléchir la consommation, puis de la stopper par un usage sobre de l'espace et par des actions de type compensatoire.

[...]

Nous vous demandons d'abord un accompagnement de proximité des collectivités territoriales pour que les projets de développement des territoires intègrent le principe de lutte contre la consommation d'espaces.

Vous veillerez ainsi à ce que la lutte contre l'artificialisation soit bien prise en compte dans les stratégies d'aménagement, lors de la définition des projets et lors de leur mise en œuvre.

Votre intervention doit conduire à faire émerger les projets et les opérations sobres et vertueuses en matière de consommation d'espace qui s'inspire de la démarche « éviter, réduire, compenser » du code de l'environnement. Par ailleurs, vous encouragerez les projets ou les démarches visant la réhabilitation, la renaturation ou la désartificialisation de zones anthropisées. Votre analyse des projets devra intégrer l'approche « éviter, réduire, compenser [...] » [nous soulignons].

En l'espèce, l'étude d'impact litigieuse ne documente pas les impacts environnementaux liés à l'artificialisation des sols induite par le projet, une telle préoccupation n'apparaissant de manière implicite qu'au stade des mesures ERC proposées.

S'agissant des mesures ERC proposées par le pétitionnaire pour limiter l'artificialisation des surfaces induites par le projet litigieux, l'étude d'impact ne prévoit ainsi qu'une unique mesure, à savoir une mesure de réduction : « R5 - limitation de l'emprise du projet », aux termes de laquelle :

« Le projet de la société EUROVIA 16 PROJECT prévoit l'exploitation d'un entrepôt de 4 niveaux, induisant directement une réduction de la surface de bâtiment nécessaire ».

En premier lieu, si une telle mesure de réduction figure au sein de l'étude d'impact, aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est toutefois proposée s'agissant de l'artificialisation de la parcelle destinée à accueillir des places de stationnement ; or, et ainsi que le relève l'Autorité environnementale dans son Avis : « *l'Ae regrette que le trafic de VL retenu soit celui qui est le plus élevé, à savoir le nombre total de salariés par postes comptés individuellement, ce qui conduit notamment à surdimensionner les espaces de stationnement, sans avoir cherché à les réduire pour inciter à l'usage d'autres modes de transports que l'utilisation de la voiture* » (Avis n°MRAE 2019APGE100, p.11).

En second lieu, et si une mesure visant à réduire pour partie l'artificialisation des parcelles concernées par le projet est envisagée, il n'en demeure pas moins que la réalisation dudit projet emporterait l'artificialisation de 11,6 ha de terres agricoles, effet qui quant à lui ne fait l'objet d'aucune mesure compensatoire ; ainsi par exemple, aucune mesure tendant à désartificialiser une surface équivalente sur un autre site n'est proposée par le pétitionnaire.

Dans ces conditions, le projet s'inscrit en complète opposition de l'objectif tendant à atteindre un niveau de « *zéro artificialisation nette* » du territoire à court-terme, et contrevient également aux dispositions de l'article L.163-1 du code de l'environnement dans la mesure où toute « *atteinte prévue ou prévisible à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage* » doit obligatoirement faire l'objet de mesures de compensation, afin de viser un « *objectif d'absence de perte nette voire de gain de biodiversité* ».

Il ressort en outre de l'étude d'impact que sur les 16 ha de zones agricoles concernées par le projet litigieux sont constituées pour 15,63 ha de « *friches jachères ou terres arables récemment abandonnées* », et pour 385 m² de « *cultures intensives parsemées de bandes de végétation naturelle et/ou semi-naturelles* » (Etude d'impact, p.253).

Or, la perte de la valeur de ces terres au regard de leur capacité de stockage du carbone qui résulterait de leur artificialisation n'est pas documentée par l'étude d'impact litigieuse, ce qui constitue une nouvelle insuffisance.

Par conséquent, en méconnaissance totale des dispositions du code de l'environnement applicable, le projet litigieux omet de prévoir des mesures de compensation adaptées aux effets sur l'artificialisation du sol qu'implique la construction d'un tel entrepôt et ses aménagements sur une surface de 11,6 ha, jusqu'ici vierge de toute urbanisation.

Une telle méconnaissance des dispositions applicables ne pourra que vous conduire à donner un avis défavorable sur ce projet.

I.2. Sur l'impact climatique du projet et l'insuffisance de l'évaluation environnementale

Les omissions et insuffisances précitées se combinent en outre avec la très nette insuffisance de l'évaluation des effets du projet sur le changement climatique, qui constitue pourtant un enjeu d'une brûlante d'actualité.

L'étude d'impact du projet litigieux est en effet dépourvue d'une étude suffisante de l'impact du projet sur le changement climatique.

L'étude d'impact du projet litigieux prévoit ainsi une partie « 4.8.2. *Incidence du projet sur le climat* », qui indique que :

« L'exploitation de la plateforme logistique de la société EUROVIA 16 PROJECT pourra être à l'origine du dégagement de gaz à effet de serre. Ces derniers sont dus à l'utilisation de moteurs à combustion (poids lourds, véhicules du personnel) ainsi qu'au recours à l'énergie électrique » (Etude d'impact, p.234).

Or, et alors que deux sources principales d'émissions de gaz à effet de serre sont identifiées (utilisation de moteurs à combustion et recours à l'énergie électrique), seules les émissions de gaz à effet de serre résultant du recours à l'énergie électrique font l'objet d'une évaluation quantitative au sein de l'étude d'impact (Etude d'impact, p.235-236).

L'Autorité environnementale souligne ainsi dans son Avis :

« l'absence de bilan global des émissions de GES, que ce soit pendant la phase de construction ou pendant l'exploitation du bâtiment, ou du point de vue du trafic routier généré, le projet ne pouvant fonctionner sans un flux logistique conséquent.

En ce qui concerne l'évaluation des émissions de GES au titre du trafic routier, il convient d'abord de quantifier et de qualifier le nombre de camions. Puis il s'agit, a minima, de faire le calcul des émissions à partir de la moyenne de leurs rejets annuels et, quand c'est possible, de baser ce calcul sur le nombre de kilomètres parcourus chaque année par les camions, pour les trajets entre le site et ses diverses zones de chalandise.

Le dossier ne précise pas comment les installations et leur mode de construction ont été choisis pour limiter les émissions de GES et participeront au respect des objectifs de neutralité carbone en 2050 » (Avis n°MRAe 2019APGE100, p.16).

Or, et malgré une telle recommandation, le pétitionnaire n'apporte aucun complément d'information relative à l'évaluation de l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre liées à l'augmentation du trafic routier qui résulterait de la réalisation d'un tel projet.

De même, et alors que la nature de l'activité envisagée sur cet entrepôt -installation logistique ayant pour objet le stockage de produits commandés sur internet en vue de sa livraison- est également de nature à impacter le trafic aérien (dans la mesure où une part des biens de consommation stockés proviennent de l'étranger), l'étude d'impact passe absolument sous silence toute évaluation environnementale relative à un tel impact.

En outre, l'étude d'impact est encore insuffisante dans la mesure où, alors qu'une consommation de 23 000 MWh/an –« soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 8 500 ménages (hors chauffage et eau chaude) » serait nécessitée par le projet (Avis n°MRAe 2019APGE100, p.16), aucune autre mesure que la mise en place de panneaux photovoltaïques sur environ 30% de la surface de la toiture n'est proposée par le pétitionnaire.

L'Autorité environnementale relève ainsi :

« L'Ae relève que le dossier ne démontre pas en quoi il a d'abord été recherché une réduction des consommations énergétiques et aurait souhaité que soient détaillés les postes générant une telle consommation et les mesures de sobriété possibles. Une telle démarche devrait être menée en cohérence avec la règle n°4 du SRADDET arrêté qui demande de mener des actions pour optimiser la consommation d'énergie des entreprises.

Par ailleurs, il apparaît que l'installation des panneaux photovoltaïques ne contribuent qu'à hauteur de 10% de cette consommation, ce qui est peu, particulièrement au regard du risque supplémentaire qu'ils génèrent en cas d'incendie (Cf. paragraphe 4.2. ci-après) » (Avis n°MRAe 2019APGE100, p.16).

Une telle mesure constitue toutefois une mesure de « réduction », laquelle dans la hiérarchie des mesures ERC devant être mises en œuvre en cas d'atteinte à l'environnement doit en principe n'intervenir qu'en cas d'impossibilité de « réduire » préventivement une telle atteinte, en application du principe de prévention prévu à l'article 3 de la Charte de l'environnement.

Ainsi, l'étude d'impact litigieuse est insuffisante en ceci qu'elle aurait dû proposer des mesures d'évitement indiquant les solutions retenues visant à éviter au maximum une telle consommation énergétique, prioritairement à toute mesure de réduction.

En outre, et faute d'avoir précisé les postes de consommation d'électricité par le projet, le pétitionnaire ne peut permettre au public de savoir dans quelle mesure certains des postes concernés auraient pu utilement faire l'objet de mesures d'évitement adéquates dans un objectif de limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Par conséquent, il ressort de l'ensemble de ce qui précède que l'étude d'impact est très nettement insuffisante au regard des enjeux liés à la lutte contre le changement climatique.

I.3. Sur l'atteinte aux paysages et aux espaces agricoles

I.3.1. Compte tenu de ses dimensions importantes -construction d'un entrepôt logistique de 44 000 m² au sol (286 m x 153 m) sur 4 niveaux et d'une hauteur voisine de 23 mètres-, le projet porté par la société EUROVIA 16 PROJECT implique un fort impact paysager, d'autant plus significatif du fait de sa localisation sur un espace agricole jusqu'alors vierge de toute construction.

L'impact paysager de la construction d'un tel entrepôt sur l'environnement existant doit en outre prendre en compte le contexte futur du Parc d'Activités de la Plaine d'Alsace (P.A.P.A.), dans la mesure où cette zone d'aménagement stratégique a vocation à accueillir plusieurs autres entreprises sur une surface totale d'environ 102,6 ha.

Or, et alors que l'Autorité environnementale recommandait au pétitionnaire de « *prendre en compte l'environnement actuel de la zone d'implantation actuel mais également le contexte future du P.A.P.A.* » et de « *s'assurer de la cohérence de son projet avec les dispositions relatives à l'intégration paysagère dans le P.A.P.A.* » (Avis n°MRAe 2019APGE100, p.13), le pétitionnaire n'apporte aucune information complémentaire sur ce point dans son mémoire en réponse.

Sur ce point, l'étude d'impact du projet litigieux est donc clairement lacunaire, dans la mesure où un autre projet du P.A.P.A. est d'ores et déjà connu -établissement logistique (rubriques ICPE n°1510, 1530, 2662 et 2663) ayant été autorisé par arrêté préfectoral en date du 27 mai 2019 et devant se situer au voisinage Nord du projet de la société Eurovia 16 Project-, mais ni l'impact cumulé de ces deux bâtiments sur le paysage, ni la cohérence du projet litigieux avec ce premier bâtiment n'ont été analysés par le pétitionnaire.

En outre, et alors que l'Autorité environnementale avait précisément souligné l'importance de conduire une « *approche paysagère approfondie* », au vu des dimensions du projet et du caractère entièrement vierge de toute construction de la zone, en complétant notamment l'étude d'impact de vues selon plusieurs distances, et de jour comme de nuit (Avis n°MRAe 2019APGE100, p.13), le pétitionnaire n'apporte là encore aucun document supplémentaire au

sein de son mémoire en réponse, qui permettrait pourtant de garantir la bonne intégration paysagère du projet dans son environnement.

Une telle insuffisance est d'autant plus préjudiciable que l'entrepôt litigieux a vocation à permettre une activité en continu 24h/24h, et nécessite donc un éclairage extérieur nocturne constant de nature à modifier également le paysage nocturne de son environnement.

Partant, l'étude d'impact échoue, au regard du proportionnalité prévu à l'article R-122-5 du code de l'environnement, à assurer une intégration suffisante du projet dans son environnement.

I.3.2. S'agissant de l'impact du projet sur les espaces agricoles du fait de leur consommation, l'étude d'impact du projet litigieux n'évalue pas précisément cet impact, dans la mesure où il se borne à reproduire les conclusions retenues au sein de l'étude d'impact du P.A.P.A. (Etude d'impact, p.153-158).

En outre, et alors même qu'une perte de surface agricole est identifiée (la surface du projet du PAPA représente environ 1% de la surface agricole utile de la CCCHR, et 4% de la surface agricole de la commune d'Ensisheim), cette perte ne fait l'objet d'aucune mesure compensatoire autre que financière, via le versement d'une indemnité financière aux exploitants impactés par cette perte de vocation agricole.

La suppression de la vocation agricole de près de 16 ha de terres agricoles sans aucune mesure compensatoire ne fait ainsi qu'accentuer la diminution croissante des surfaces agricoles, qui s'observe aussi bien en France que dans l'ensemble de l'Union Européenne².

En outre, l'évaluation des effets sur l'agriculture réalisée par le pétitionnaire ne prend en compte que les impacts directs, sans intégration des effets sur l'ensemble des filières agricoles des territoires impactés.

La Commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers du Haut-Rhin du 12 février 2020 note dans son Avis que l'étude d'impact de la société Eurovia 16 Project « *ne réalise qu'un bilan des impacts directs sur les exploitations concernées mais intègre peu les effets sur les filières agricoles du territoire* », et « *conclut à un très faible impact sur les exploitations concernées* » mais « *sans chiffrer les pertes de valeur ajoutée à l'échelle des filières agricoles du territoire impacté* ».

Pour ces raisons, la Commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers du Haut-Rhin émet « *un avis réservé sur la conclusion d'absence d'impacts sur l'agriculture du territoire du projet* ».

Partant, il ressort de ce qui précède que les effets du projet sur les espaces agricoles n'ont pas été suffisamment analysés, et sont en toute hypothèse insuffisamment compensés.

² « *En valeur absolue, la perte de territoires agricoles dans les 28 pays de l'UE était de 114 000 ha/an entre 1990 et 2000, 102 000 ha/an entre 2000 et 2006 et 98 500 ha/an entre 2006 et 2012 (source CLC : 1990, 2000, 2006 et 2012)* » (Environnement & agriculture Les chiffres clés – Édition 2018, Datalab).

I.4. Sur l'insuffisante analyse des solutions de substitution raisonnable et l'insuffisante justification du projet

Les raisons du choix retenu sont insuffisamment explicitées au sein de l'étude d'impact, non tant en ce qui concerne l'obligation de description des solutions de substitution raisonnable (I.4.1.) que de l'obligation de justifier le projet en lui-même (I.4.2.).

I.4.1. En droit, on rappellera en effet que l'article R.122-5 du code de l'environnement prévoit qu'au sein de toute étude d'impact doit notamment figurer :

« 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ; »

En l'espèce, l'étude d'impact du projet litigieux ne contient absolument aucune description des solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage pour justifier les raisons du choix du lieu d'implantation retenu, alors même qu'un tel choix aura pour effet d'artificialiser une surface de 11,6 hectares de terrains agricoles.

Sur ce point, l'Autorité environnementale relève d'ailleurs dans son Avis n°MRAe 2019APGE100 en date du 21 octobre 2019 que :

« En revanche, le dossier ne mentionne pas les solutions de substitution raisonnable prévues à l'article R.122-5 II 7° précité, à la fois sur le choix du site, son aménagement et sur ses modalités d'approvisionnement. L'AE relève également que cette justification présente des incohérences avec l'analyse des enjeux présentés dans l'étude d'impact et la réalité de la situation existante :

- *Le dossier fait état d'une pollution des sols aux hydrocarbures et aux métaux (paragraphe 3.3.4. de l'étude d'impact) ; l'Autorité environnementale s'est interrogée sur l'origine de cette pollution ;*
- *Il ne peut être considéré que les accès au site sont « faciles » à partir du moment où il est prévu de réaménager l'échangeur avec l'A35 et de dévier la RD2 actuelle pour améliorer la desserte du site » (Avis n°MRAe 2019APGE100, p.10).*

Dans son mémoire en réponse à l'Avis de l'Autorité environnementale en date de Novembre 2019, le pétitionnaire répond en ces termes :

« Comme indiqué au sein du dossier de demande d'autorisation environnementale, le Parc d'Activités de la Plaine d'Alsace d'Ensisheim-Réguisheim a été préféré à d'autres terrains pour de multiples raisons :

- l'existence d'un bassin d'emploi dans la région de Mulhouse permettant de pouvoir trouver une main d'œuvre disponible,
- la disponibilité de la surface foncière requise dans un délai compatible avec le projet,
- la compatibilité du projet avec les orientations d'urbanisme,
- les accès faciles et limitant les nuisances induites,
- l'absence de pollution des sols,
- la qualité géotechnique des terrains,
- l'absence d'enjeux écologiques significatifs et la distance d'éloignement vis-à-vis des zones naturelles remarquables,
- l'exclusion des terrains de tout plan de prévention des risques technologiques ou naturels,
- l'adhésion locale de la commune et de la collectivité au projet.

L'ensemble des atouts présentés par les terrains retenus par la société EUROVIA 16 PROJECT permet de réduire à son minimum l'impact environnemental du projet.

Par ailleurs, le porteur de projet a effectivement dû envisager d'autres terrains pour l'implantation de l'entrepôt. Les terrains étudiés ont été les suivants :

- Secteur de Meyenheim (68) : ancienne base aérienne exploitée actuellement par le Régiment de Marche du Tchad, toujours en activité,
- Secteur de Huningue (68) : surfaces disponibles sur les terrains des sociétés Clariant et Novartis suite à la cessation d'activité de la station d'épuration des eaux industrielles (STEI) mais les terrains sont en cours de dépollution et non mis à la vente,
- Secteur de Fessenheim (68) : le planning d'aménagement de la zone est incompatible avec celui du projet et le secteur présente à priori des enjeux écologiques importants
- Aéroport de Mulhouse (68) ne remplit pas les conditions d'urbanisme requis,
- Port de Mulhouse (68) : le secteur présente a priori des enjeux écologiques importants et peu de disponibilité foncière,
- Secteur de Guebwiller (68) : indisponibilité foncière (parcelles de 8 ares à 2 hectares).

Compte tenu des éléments précités, les conditions d'accueil de ces terrains n'étaient pas immédiatement compatibles avec les caractéristiques du projet. Le site du PAPA à Ensisheim a donc été choisi car il était le seul à répondre à tous les critères du porteur de projet » (Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, p.23-24)

Ce faisant, le pétitionnaire ne présente aucune solution de substitution pouvant être qualifiée de « raisonnable », dans la mesure où la totalité des autres terrains supposément étudiés par le pétitionnaire sont soit indisponibles (Secteur de Meyenheim (68), Secteur de Huningue (68), Secteur de Guebwiller (68)), soit situés sur un zonage dont les règles d'occupation des sols sont incompatibles avec les caractéristiques du projet (Secteur de Fessenheim (68), Aéroport de Mulhouse (68)).

A priori, seul « le Port de Mulhouse (68) » pourrait constituer une solution de substitution raisonnable -bien qu'il ne présente apparemment que « peu de disponibilité foncière »-, mais est

principalement écarté pour le motif suivant : « *le secteur présente a priori des enjeux écologiques importants* ».

Une telle justification ne satisfait toutefois pas suffisamment à l'exigence de précision attendue d'une évaluation environnementale au sens de l'article R.122-5 du code de l'environnement, *a fortiori* au regard du principe de proportionnalité et de l'importance de l'artificialisation des sols induite par le projet.

En outre, le pétitionnaire omet de répondre à l'interrogation de l'Autorité environnementale s'agissant de la question de l'opportunité d'avoir retenu le site concerné par le projet au regard de la découverte d'une pollution aux hydrocarbures et aux métaux dans le sol, et de la remise en cause de l'intérêt du site au regard de sa desserte routière, dans la mesure où un réaménagement de l'échangeur avec l'A35 et une déviation de la RD2 sont nécessaires pour permettre la desserte du site.

Ainsi, le choix d'implantation retenu pour la construction et l'exploitation de l'entrepôt logistique porté par la société EUROVIA 16 PROJECT est très insuffisamment justifié, en parfaite méconnaissance des dispositions du code de l'environnement applicable.

I.4.2. Enfin, le projet soumis à enquête est en lui-même très peu justifié, tant sur le plan économique que s'agissant de la création d'emplois.

Sur ce point, l'étude d'impact se borne en effet à indiquer :

« Création d'emplois

En complément de l'accompagnement présenté ci-avant, du recrutement et de la formation du personnel, le projet de la société EUROVIA 16 PROJECT représente la création d'un nombre important d'emplois (611 personnes par poste).

La fermeture programmée de la centrale nucléaire de Fessenheim, située 15 km à l'Est du projet EUROVIA 16 PROJECT, aura un impact notable sur l'emploi local. Le projet de la société EUROVIA 16 PROJECT participera à réduire les effets de cette fermeture sur le bassin d'emploi du secteur géographique concerné » (Etude d'impact, p.246).

Si le motif économique de tels projets est classiquement mis en avant dans des projets similaires, il convient toutefois de relever l'absence d'intérêt pour l'activité des commerces des communes concernés, et notamment des commerces de proximité, dans la mesure où ce type d'entrepôt logistique ayant pour objet le stockage de biens de consommation en vue de leur livraison contribue à l'inverse à la disparition de nombreux commerces de proximité.

Selon une Note d'analyse en date du 22 novembre 2019 réalisé par l'ex-secrétaire d'État au Numérique et député LREM de Paris Mounir Mahjoubi en effet, 7 900 emplois auraient été détruits en France en 2018 par la société Amazon.

Selon cette Note, c'est « *en déduisant les embauches d'Amazon et des vendeurs tiers (12 337 emplois créés) aux suppressions d'emplois dans le commerce physique à cause des activités du site d'achat (20 239 emplois perdus)* », que le chiffre de 7 900 emplois est obtenu, et qui peut être résumé par l'équation selon laquelle en France, « *pour un emploi créé chez Amazon, le commerce de proximité a perdu 2,2 emplois* »³.

En outre, et s'agissant des emplois en tant que tel qui pourraient être créés par ce projet, il convient encore de relever qu'une part importante de ceux-ci consisteraient en des emplois précaires, ce qui ne participe nullement d'un développement économique pérenne pour la vie du territoire, et ne peuvent en aucun cas être comparés à l'emploi jusqu'alors généré par le site de la centrale nucléaire de Fessenheim.

Le motif économique, en toute hypothèse, ne saurait justifier le nombre et l'importance des atteintes résultant d'un tel projet.

In fine, à l'heure de l'adoption des plus grandes réformes relatives à la préservation de la biodiversité, à la lutte contre l'étalement urbain et contre le changement climatique, à l'heure où le Président de la République annonce la mise en place du principe de zéro artificialisation nette du territoire à court terme, et où le Gouvernement prend lui-même les engagements les plus forts en ce domaine, incitant les acteurs locaux à la plus grande sobriété foncière, il n'est pas concevable qu'un tel projet, extrêmement impactant du point de vue environnemental et climatique, méconnaissant les enjeux les plus élémentaires en termes d'évaluation et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, et au surplus non justifié sur le plan économique, puisse voir le jour.

*

* *

En conséquence, et pour l'ensemble des motifs évoqués ci-dessus, mes clientes apparaissent particulièrement fondées à vous demander de bien vouloir délivrer un avis défavorable sur la demande d'autorisation environnementale d'exploiter au titre des installations classées ainsi que la demande de permis de construire déposées par la société EUROVIA 16 PROJECT à Ensisheim, à tout le moins émettre des réserves fermes sur les développements qui précèdent et, plus largement, œuvrer pour une refonte profonde du document tel que soumis à enquête, au profit de solutions s'inscrivant pleinement dans le cadre du développement durable de ce territoire.

³ « "Pour un emploi créé chez Amazon", le commerce de proximité perd 2,2 emplois, selon une étude de Mounir Mahjoubi », francetvinfo.fr, 22 novembre 2019

Vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à la présente, et restant naturellement à votre entière disposition pour évoquer avec vous ces différents points,

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, à l'assurance de ma considération distinguée et dévouée.



Corinne LEPAGE