



Mulhouse, le 09 novembre 2021

Nos réf. : G32/SSi-66/MW/2021  
Objet : contribution d'Alsace Nature - Enquête publique  
nouvelle liaison ferroviaire Euroairport

**Mairie - Saint-Louis**  
21 Rue Théo Bachmann  
68300 Saint-Louis

Madame la Présidente de la commission d'enquête,

### Préambule :

Sur la finalité du projet de raccordement ferroviaire (NLF) de l'aéroport Bâle-Mulhouse (EAP):

L'EAP est inséré dans un tissu urbain dense, les habitants de nombreuses localités et quartiers riverains sont fortement exposés à la gêne sonore et à la pollution de l'air (notamment par les particules fines et ultra fines) causées par les mouvements d'aéronefs. Les riverains sont dans une attente forte de diminution de ces nuisances.

La NLF permettra une connexion ferroviaire directe de l'EAP aux deux autres aéroports Suisses à savoir celui de Zurich et celui de Genève. L'exploitation de ces deux aéroports est à saturation sans plans d'extension connus. Les horaires d'exploitation de ces deux aéroports sont soumis à un respect strict des plages de repos nocturne, notamment pour préserver la santé des riverains exposés aux nuisances sonores, en respect de la réglementation propre à la Suisse. L'EAP soumis à la réglementation Française, accueille des mouvements d'aéronefs qui « grignotent » allègrement sur les plages de repos nocturne grâce à de multiples dérogations. Pour des vols en retards à destination de Zurich ou Genève, les avions seront reroutés vers l'EAP. Les passagers ainsi « détournés » pourront aisément être réacheminés par le train vers leur aéroport de destination initial.

Il ne fait pas de doute, contrairement à ce que présentent des éléments du dossier, que la réalisation de la NLF favorisera considérablement l'augmentation du nombre des mouvements d'aéronefs et du nombre de passagers sur l'EAP. Les nuisances imposées aux riverains ne manqueront pas d'atteindre des niveaux intolérables.

Le contexte du réchauffement climatique :

Le trafic aérien est un important contributeur au réchauffement climatique induit par l'activité humaine. Dans un contexte d'efforts de réduction des émissions de GES il est paradoxal de vouloir continuer à développer le trafic aérien en particulier par la réalisation de la NLF.

L'aéroport dans ses dimensions actuelles a largement montré sa capacité à soutenir l'attractivité économique et à satisfaire les besoins du territoire sans qu'il soit nécessaire de « conforter la position et le développement de l'aéroport au service de l'attractivité économique du territoire et de l'emploi local » par la réalisation de la NLF.

Les travailleurs sur la plateforme aéroportuaire seront-ils enclins à abandonner la voiture pour le train dans les proportions présentées par le dossier ? Les employés de la plateforme résidant dans le Sundgau et le Jura ou des localités de la bordure rhénane ne pourront pas se reporter sur le train pour leurs trajets travail. Il en résulte que la réduction des émissions de GES et de la congestion de la circulation automobile est toute hypothétique et largement annulée par l'augmentation des impacts causés par l'accroissement de l'activité aéroportuaire.

**alsace nature**

Secrétariat général  
8 rue Adèle Riton  
67000 Strasbourg  
Tél : 03.88.37.07.58  
Fax : 03.88.25.52.66  
siegeregion@alsacenature.org

[www.alsacenature.org](http://www.alsacenature.org)

Si la NLF devait se réaliser, il conviendra de mener concomitamment un développement des transports publics de proximité, notamment de TCSP, sans oublier le développement massif des pistes cyclables.

Une ligne TCSP sur les 2 km qui séparent la gare de Saint-Louis et l'EAP rendrait caduque toute justification de la NLF.

Le projet comprend la suppression de l'arrêt de train de Saint-Louis la Chaussée. Cet arrêt est utilisé par les travailleurs pendulaires et leur nombre est amené à considérablement s'accroître du fait des projets immobiliers d'habitation de grande envergure planifiés ou en cours de réalisation dans ce quartier. Il est sérieusement à craindre que ces usagers du train aient à se reporter sur la voiture individuelle. De ce fait le bénéfice pour le climat n'est pas démontré.

Alsace Nature est totalement d'accord avec les argumentaires étayés et développés par l'ADRA, AUT-Sud Alsace/FNAUT, l'Assoce Verte, IMAGO, le Cabinet Lepage et les Grünen Basel Stadt: ces contributions illustrent clairement l'inutilité de ce projet, son coût exorbitant, ses effets contre-productifs.

A l'heure de la COP26, les préoccupations environnementales, sociétales et climatiques actuelles devraient inciter à abandonner ce projet d'un autre temps ne permettant pas de répondre de manière pertinente aux objectifs et engagements de l'État sur la réduction des pollutions et nuisances, le changement climatique, l'artificialisation des terres et la perte de la biodiversité.

Par ailleurs, le dossier, dont l'étude d'impacts est biaisée et incomplète, n'est pas recevable en l'état.

Nous soutenons ces avis (qui ne sont pas repris ici) et souscrivons aux conclusions émises qui devraient conduire à donner un avis défavorable à ce projet d'un autre temps.

Afin de compléter l'analyse, nous apportons une contribution centrée sur l'étude des milieux naturels, que vous trouverez détaillée ci-après.

## L'analyse des milieux naturels et de la biodiversité

Si notre avis concerne surtout les nuisances et pollutions qui constituent les enjeux environnementaux les plus forts de ce dossier, nous avons également porté une attention particulière au volet relatif à la biodiversité.

En effet, à la lecture du dossier, plusieurs éléments nous ont interpellés.

En effet, pour un projet aussi coûteux et important dans une région où les enjeux environnementaux sont particulièrement élevés (nombreux sites inventoriés et/ou protégés au titre du patrimoine naturel), et où la biodiversité est fortement contrainte par les multiples projets d'aménagements et d'urbanisation, nous sommes particulièrement étonnés de la faiblesse de l'étude d'impacts concernant les milieux naturels.

La minimisation des valeurs écologiques et enjeux environnementaux ne sont pas en adéquation avec la réalité et laissent penser à une étude de complaisance qui ne nous semble pas acceptable.

Nous détaillons ci-dessous les principaux éléments relevés :

- **Diagnostic écologique**

- ❖ **Méthodes et inventaires**

Le diagnostic des milieux naturels a été établi sur une durée assez longue s'étendant de 2014 à 2018, avec plusieurs campagnes d'inventaires de terrain (cf. « *Étude écologique spécifique au projet NLF EAP menée par Biotope entre 2014 et 2018* » mentionnées dans le chapitre des méthodes et auteurs).

On relève que, pour la plupart des groupes faunistiques, les observations menées en 2017 recensent bien moins d'espèces que les relevés de 2013. Si des modifications dues à des travaux connexes à l'aéroport peuvent être à l'origine de ces différences, elles n'expliquent pas tout et on peut notamment penser que la moindre pression d'observation mise en œuvre pour l'actualisation y a contribué. Par exemple, pour la faune diurne :

- En 2013 : 18 passages (insectes, reptiles, oiseaux)
- En 2017 : 7 passages (insectes, reptiles, amphibiens, mammifères terrestres, oiseaux)

Il paraît évident qu'avec une telle différence de pression d'observations avec les résultats des inventaires 2017 indiqués dans l'EIE et qui correspondent à seulement 20% de la diversité spécifique relevée en 2013 :

Papillons de jour :

En 2017, seulement 14 espèces ont été recensées (contre 48 en 2013).

Pièce G EIE, chapitre 13, p.72

Libellules :

7 espèces d'odonates ont été observées en 2017 contre 36 en 2013.

Pièce G EIE, chapitre 13, p.76

Pour la flore et la végétation, la pression d'observation est également bien moindre en 2017 qu'en 2013 :

- En 2013 : 10 passages du 26 mars au 27 juin
- En 2017 : 4 passages du 20 au 23 juin

Et on relève qu'aucune observation automnale n'a été menée et n'ayant permis l'observation de plantes plus tardives.

Le bureau d'étude relève bien ce biais (cf. ci-dessous pour le volet entomologique - mais indiqué également pour les amphibiens...) :

De très nombreuses espèces n'ont pas été revues en 2017, alors que les conditions météorologiques lors des expertises étaient similaires en 2013 et 2017. Rappelons ici que 13 jours de terrain de jours ont été réalisés en 2013 contre seulement 4 en 2017.

Pièce G EIE, chapitre 13, p.79

Aucun inventaire entomologique n'a été réalisé en juin 2017 (aucun relevé entre le 8 mai et le 13 juillet) lors de l'actualisation des inventaires de 2013, alors que le mois de juin est connu des naturalistes pour être particulièrement important pour l'observation de l'entomofaune, notamment pour des espèces comme le Cuivré des marais, espèce qui n'a évidemment pas été revue en 2017, et dont l'observation de 2013 n'a pas été reportée dans le corps de l'EIE.

#### ❖ *Présentation des résultats*

Les cartes de répartition des espèces remarquables présentées dans l'état des lieux de la biodiversité ne précisent pas toujours si les données proviennent des observations de 2013+2017 ou uniquement de 2017. On devine, en relevant que la plupart des espèces observées en 2013 n'ont pas été revues en 2017 et ne figurent pas sur les cartes, qu'il s'agit uniquement des observations de 2017. Or, la présentation des données uniquement les plus récentes (2017) constitue un biais et ne permet pas au lecteur d'avoir une information complète sur les enjeux de biodiversité dans la zone d'étude. En effet, le vivant est mobile et fluctuant, et ce n'est pas parce qu'une espèce n'a pas été revue en 2017 qu'elle a disparu. S'agissant d'espèces remarquables, voire protégées (ex : Cuivré des marais), les données 2013 devraient figurer dans le dossier et sur les cartes. Ce biais important ne permet pas de prendre en compte l'ensemble des valeurs des milieux naturels pour une évaluation des incidences et la mise en œuvre de la démarche ERC. Cette lacune majeure laisse penser à une étude de complaisance, masquant volontairement des données sensibles.

L'étude de 2013 devrait être jointe à l'enquête publique.

#### ❖ *Biodiversité « ordinaire »*

Le dossier se focalise sur les espèces protégées et menacées dans la région, ce qui constitue évidemment un élément important de l'évaluation, mais nous relevons que la biodiversité « ordinaire » n'est jamais (ou très peu) prise en considération, notamment dans l'analyse de la trame verte et bleue ou dans l'évaluation des différents secteurs/milieux traversés par le projet (quels sont les sites les plus riches ? les plus diversifiés ?). Cette analyse manque, alors que de nombreuses espèces communes sont particulièrement impactées par le trafic ferroviaire, notamment chez les chiroptères et les insectes (attirent des talus thermophiles et collisions importantes avec création d'un obstacle difficilement franchissable dû au « souffle » d'air provoqué par les trains...), d'autant plus que le projet se situe à l'interface d'une ZNIEFF de type I, d'une zone humide remarquable et à proximité de sites naturels riches.

#### ❖ *Habitats d'espèces protégées*

Si la présentation des observations d'espèces protégées (aspect réglementaire important dans une telle étude) n'est pas complète (cf. ci-dessus), il en est de même pour les habitats de ces espèces : l'étude ne présente aucune analyse ou illustration cartographique des habitats avérés ou potentiels d'espèces protégées susceptibles d'être impactées par le projet, et ce, bien que le bureau d'étude indique prendre en considération les habitats potentiels de 3 espèces d'amphibiens dans l'analyse :

Les habitats des trois espèces non revues en 2017 étant toujours présents, nous jugeons donc que ces espèces sont toujours présentes au sein de l'aire d'étude rapprochée.

Pièce G EIE, chapitre 13, p.83

Bien que le texte apporte certaines indications (voir ci-dessous) :

#### V.5.4 Utilisation du site par les amphibiens

Les amphibiens se reproduisent toujours au niveau de points d'eau (mares, fossés) situés principalement au niveau des (anciennes) carrières dans la partie Est de la zone d'étude. Les habitats boisés servent quant à eux de milieux pour l'hivernage. L'ensemble des habitats nécessaires à la réalisation du cycle des amphibiens est présent sur le site. Le déplacement du Crapaud commun avait été observé lors de notre passage sur la carrière du Nord-Est en 2013 (non revu en 2017).

*Pièce G EIE, chapitre 13, p.83*

...aucune carte ne localise les sites de reproduction, habitats terrestres et axes de déplacements des amphibiens dans la zone d'étude, ce qui constitue une lacune importante pour l'évaluation quantitative des incidences.

Il en est de même pour les oiseaux, où les territoires des oiseaux nicheurs protégés et menacés en Alsace n'ont pas été cartographiés.

Le dossier ne rend pas compte des habitats d'espèces, pour chaque espèce protégée identifiée, présents dans la zone d'étude du projet (tampon de 500m).

Or, on peut lire dans l'évaluation des incidences Natura 2000 (*Pièce G, chap.8n p.33 et suivantes*) que :

- Pour la Rainette verte et la Rainette verte : 2 ha d'habitats favorables seront détruits par le projet de NLF EAP, et la voie ferrée engendrera une rupture des continuités écologiques.
- Pour le Lézard des souches, le Lézard vivipare et le Lézard des murailles : risque de destruction d'individus et d'habitats en phase travaux (la perte d'habitats n'est étrangement pas évoquée)

Or, ces espèces ne sont pas courantes dans la plaine agricole (les effectifs connus se concentrent dans la RNN de la Petite Camargue Alsacienne) : les abords de la gravière Ritty constituent donc un réservoir de biodiversité non négligeable et une sous-population probablement importante pour ces espèces

Le dossier conclue que : « *Dans le cadre des procédures réglementaires complémentaires, un dossier de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement portant sur des espèces sauvages protégées sera réalisé, intégrant des mesures compensatoires complémentaires pour réduire les impacts résiduels sur le Grand Murin et la Pie-Grièche écorcheur. La prise en compte des différents projets dans le secteur de l'ancienne sablière Spielmann-Hardt Stocketen (Euro3Lys, Euro East Park, Technoparc...) a d'ores et déjà aboutit au choix d'une solution d'un ouvrage d'art d'ouverture importante dans le secteur sensible de la sablière de Hardt Stocketen, avec le rétablissement du corridor écologique le long du Liesbach. Des mesures compensatoires complémentaires in-situ (sablière) et ex-situ sont à l'étude et seront précisées dans le cadre du dossier espèces protégées. Ces mesures pourront notamment prévoir des plantations de haies et le maintien d'espaces ouverts et semi-ouverts favorables à la Pie-grièche écorcheur, et l'aménagement de gîtes à chiroptères* ».

L'évaluation des incidences et les mesures de compensations auraient dû être traitées et détaillées dans ce dossier et soumises à l'avis du public.

#### • **Evaluation des enjeux**

L'évaluation des impacts du projet sur les sites naturels « protégés » proches est trop rapidement écartée dans le dossier. Il est indiqué p.62 de la pièce G de l'étude d'impacts que les enjeux sur les sites Natura 2000 sont nuls du fait de l'absence de site d'intérêt communautaire dans la zone d'étude, sans qu'un argumentaire étayé ne soit clairement établi. Or, rappelons que la raison de la distance d'un projet à un site Natura 2000 n'est pas suffisante pour justifier l'absence d'enjeu.

D'ailleurs, le rédacteur admet bien qu'il existe des enjeux forts dans l'environnement du projet, mais sans en prendre la mesure dans la synthèse de l'évaluation : « *Un grand nombre de périmètre de protection du milieu naturel est présent autour de l'aire d'étude témoignant de la richesse écologique à proximité. Cependant aucune protection n'est recensée dans l'aire d'étude directement. L'enjeu de cette thématique est donc jugé nul.* » (*pièce G, p.63*).

Il en est de même d'ailleurs pour les autres sites inventoriés au titre du patrimoine naturel dans le secteur, notamment la RNN de la Petite Camargue Alsacienne.

Or, nous considérons que les enjeux des milieux naturels sont au moins faibles à moyens dans ce secteur riche et que le dossier a sous-estimé les valeurs écologiques dans l'environnement du projet.

- **Zones humides**

L'étude des zones humides semble incomplète : le dossier (pièce G, p.68) indique que « *Le diagnostic écologique engagé par biotope en 2013 puis en 2017 et 2018 détaille les résultats obtenus au niveau de l'aire d'étude. Une partie est dédiée à l'identification et la délimitation des zones humides. Suite à l'état initial de 2013, une première délimitation des zones humides, d'après le critère « habitats » uniquement, avait été réalisée* ».

On lit ensuite p.71 que « *Il s'est avéré que parmi les habitats potentiellement humides présentés dans le tableau ci-avant, plusieurs habitats spontanés ne présentaient pas, lors des prospections de terrain de 2017, de flore hygrophile : les friches mésoxérophiles, les manteaux forestiers calcicoles, les manteaux forestiers pionniers à Peupliers, la prairie mésophile de fauche eutrophe. À ce titre, ils sont donc considérés comme non humides, et ne nécessitent pas de sondages complémentaires du sol* » et la justification suivante : « *D'après la décision du Conseil d'Etat de 2017, les 2 critères habitat et sol* » étant cumulatifs, si le critère habitat indique que le secteur n'est pas humide, des sondages pédologiques n'apportent rien quant à la désignation en zone humide. En revanche, une analyse des sols doit être réalisée, pour statuer sur le caractère humide, au niveau des secteurs humides et potentiellement humides (formations non spontanées) d'après le critère habitat. Seule une analyse des sols permet de statuer sur le caractère humide de ces zones, et notamment sur les formations non spontanées ».

La consultation de l'expertise pédologique complète dans le dossier des annexes vient confirmer que le dossier repose sur cette réglementation caduque :

Précisons que la caractérisation de « zones humides » a été élaborée à partir du critère « habitat » ET « pédologique », conformément à la réglementation de 2017. Des zones humides d'après le critère « habitats » sont présentes sur d'avantage de secteurs.

*Pièce G, chap13, p.71*

Cette interprétation de la loi en vigueur est désormais erronée et nécessite d'être actualisée : la décision du conseil d'Etat citée ci-dessus a été abrogée et les deux critères ne sont plus cumulatifs et sont à nouveau alternatifs (<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000019151510/>). Les 2 critères sont donc alternatifs et interchangeables : il suffit que l'un des deux soit rempli pour qu'on puisse qualifier officiellement un terrain de zone humide. Si un critère ne peut à lui seul permettre de caractériser la zone humide, l'autre critère est utilisable.

Or, l'état initial ne tient compte que des zones humides cumulant les critères « habitat » et « pédologie » alors que la législation en vigueur

Nous relevons que le croisement des données de végétations et de sols humides permet ainsi de caractériser au moins 5.88 ha de zones humides, soit 42% de plus que ce à quoi conclue l'étude d'impacts, ce qui n'est donc pas négligeable ! :

- 3,39 hectares (+0.08 ha de plantation de résineux ?) de zones humides par le critère de la végétation »
- 2,49 hectares de zones humides par le critère pédologique.

Le dossier est donc incomplet sur ce volet et nécessite d'être davantage clarifié pour une bonne compréhension du public. Une mise à jour des impacts et, en conséquence, des mesures compensatoires au titre de la loi sur l'eau, nécessite d'être réalisée.

Les 3 mesures proposées pour réduire les incidences (ME2, MR1, MR3) ne limitent pas les impacts de destruction des zones humides liées aux habitats (= définies par la végétation). La conclusion indiquant que les impacts résiduels sur les zones humides sont nuls est donc erronée et le dossier doit présenter des mesures compensatoires.

- **Natura 2000**

Le dossier présente une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 proches (*Pièce G, chap.8*) et conclue à l'absence d'incidences notables, ce qui sera probablement le cas.

Cependant, l'argumentaire est très peu développé. Aucun impact n'est quantifié : combien de couples d'oiseaux/d'individus d'amphibiens seront impactés ? Quelle perte nette d'habitats pour ces espèces ? Que cela représente-t-il par rapport à la population des sites Natura 2000 ? Quel est l'état de conservation des espèces visées dans les sites Natura 2000 proches ? Quelle sensibilité des espèces au dérangement ou à la collision ? Quelle possibilité de report dans l'environnement par rapport aux habitats favorables non encore utilisés par d'autres couples/individus ?...

L'absence de réponses à ces questions ne permet pas vraiment de se faire une idée de l'ampleur des impacts, alors que plusieurs espèces d'intérêt communautaire (notamment oiseaux, amphibiens et chiroptères) ont été identifiées dans

l'emprise du projet et ses abords, et que le tracé (et notamment la phase chantier) va affecter des réservoirs de biodiversité d'intérêt régional (boisement de la Gravière Ritty) et local (ZNIEFF I EuroAirport) en lien avec les sites Natura 2000.

Le cas de la Pie-grièche écorcheur, espèce DO impactée directement, est trop rapidement écarté avec la mise en place de mesures d'évitement (*Pièce G, chap.8n p.31*), or, cela n'apporte pas de réponses factuelles aux questions suivantes : Quelle perte nette de l'habitat de cette espèce engendrée par la réalisation du projet ? Est-ce que la perte d'un couple nicheur autour du massif de la Hardt et de l'EuroAirport constitue une perte importante ?

- **Trame verte et bleue**

L'Etude d'impacts reste évasive sur l'évaluation des incidences sur les trames vertes et bleues (SRCE, TVB locale), alors que le projet envisagé va créer un nouvel obstacle et impacter (emprise + chantier) des réservoirs de biodiversité d'intérêt régional (boisement de la Gravière Ritty) et local (ZNIEFF I EuroAirport) et intercepter 3 corridors écologiques (C344, C346, C343) dont un pour la grande faune, intercepté directement par le projet.

Les atteintes à ces corridors sont nombreuses du fait de l'urbanisation existante et de multiples projets à venir, la fonctionnalité du corridor C342 au nord de l'aéroport est elle aussi très affectée par des constructions récentes.

Dans le but de répondre en partie à tous ces impacts nous préconisons l'implantation d'un écoduc au nord de l'emprise aéroportuaire qui enjambrerait l'autoroute A35 et permettrait de reconstituer une continuité vitale pour les mobilités de la faune depuis le Jura, le Nord-Ouest de la Suisse, vers le Rhin

- **Défrichement**

Le projet va impacter un boisement relativement important. Le dossier ne précise pas exactement quelle surface de ce boisement de plus de 25 ha sera affectée par le projet en bordure de la gravière Ritty, tant dans l'emprise stricte du projet que dans l'emprise des travaux.

Le dossier indique la « *Présence d'un boisement, ou parc clos, dans l'aire d'étude, d'une surface importante mais sans réelle valeur économique, environnementale ou sociale* » et (*Pièce G, chap4, p.119*) et conclue que « *Son enjeu de préservation est modéré, dans un contexte de forte pression foncière et de développement de l'aéroport* ». Or, même si la saulaie intègre des peupliers et robiniers et qu'il est contraint par plusieurs infrastructures, nous constatons que cette analyse sous-évalue les enjeux et les arguments sont peu recevables au regard justement de la situation de forte pression d'aménagement dans le secteur. Ce boisement joue un rôle important dans le réseau écologique local (faible présence de ligneux sur le site de l'aéroport et dans l'espace agricole) et rappelons que la majorité de ce boisement fait partie intégrante d'une Zone Humide Remarquable du département, d'une ZNIEFF de type I et constitue très probablement une zone refuge pour les amphibiens de la gravière (habitat terrestre) ainsi qu'un site de nidification pour plusieurs espèces d'oiseaux protégés en lien avec la gravière. La perte de ce boisement peut constituer un impact significatif pour les amphibiens (notamment la Rainette verte et certains Tritons), les oiseaux, les chiroptères et autres mammifères (Ecureuil roux...). Il est donc abusif de conclure à un niveau d'enjeu modéré.

Le dossier mentionne ce risque de défrichement à plusieurs reprises dans le diagnostic et l'évaluation des enjeux. Mais au-delà de la procédure liée au code forestier dont il est fait référence dans le dossier « *Un boisement en particulier sera impacté par le présent projet, au croisement entre l'A35 et la ligne à grande vitesse actuelle Bâle-Mulhouse. La constitution d'un dossier de demande de défrichement, à ce stade des études de conception du projet, reste encore à confirmer* » (*Pièce B, chap4, p.24*), il n'est étrangement fait mention de cette incidence sur les milieux naturels nulle part ailleurs dans l'EIE : aucune évaluation (tant qualitative que quantitative) des impacts de ce défrichement sur la faune (biodiversité ordinaire et également espèces protégées à enjeux forts comme les amphibiens ou la Menthe pouillot) n'est décrite, et aucune mesure de compensation n'est proposée pour rééquilibrer le bilan environnemental pour la biodiversité.

Par ailleurs, on peut lire (*Pièce G, chap.5, p.41*) : « *De plus, le projet prévoit le défrichement d'environ 17,45 ha de boisements dont une partie favorable aux lézards, et une emprise sur la prairie de fauche hygrocline où tous sont présents* ».

Cette perte relativement importante d'habitats boisés, jouant un rôle dans la trame verte locale, est particulièrement dommageable. Or, le dossier indique, pour le défrichement une « *Compensation à définir. Il est envisagé à ce stade des*

études le versement d'une indemnité d'environ 23000 €/ha soit environ 400 k€ » (Pièce G, chap.5, p.61). Ce raisonnement est à revoir, car la perte d'habitats boisés doit être compensée par des plantations permettant de restaurer de la trame verte dans l'environnement du projet.

Encore une fois, l'étude d'impacts manque de rigueur et de détails et cela contribue à minimiser les effets du projet (notamment en phase chantier) sur la biodiversité et les mesures compensatoires proposées (6.5 ha) ne sont pas à la hauteur des incidences.

- **Evaluation des impacts**

Les impacts sont assez peu détaillés, en termes de surfaces d'habitats impactées directement et indirectement, de territoires d'espèces détruits, d'individus affectés par le projet, notamment en phase travaux.

L'analyse ne précise pas non plus la mortalité induite par la réalisation du projet (risque de collision), notamment pour les insectes, les amphibiens et les chiroptères.

- **Effets cumulés**

L'évaluation des effets cumulés intègre la plupart des projets en cours dans le secteur, en analysant succinctement les valeurs des milieux naturels qui sont affectées par chacun d'eux

		TECHNOPORT NORD	OPERATIONS DE L'EAP	ZAC DU HATTEL
DESCRIPTION DES PRINCIPAUX OUVRAGES ENVISAGES		Aménagement d'un parc paysager Aménagement d'un golf Aménagement d'un parc d'activité tertiaire	Projet MIT (extension du terminal et du tarmac en deux phases Assainissement des eaux du tarmac Projet Coté Ville avec la création de plusieurs parkings silo français et suisses Réalisation d'aire de dégivrage et prolongement de taxiway Aménagement de la zone 6	D'une surface d'environ 11 ha, le projet de ZAC à vocation mixte accueillera habitat et activités économiques, notamment l'artisanat. Le projet d'aménagements correspond à un bâti d'une surface totale d'environ 7,8 ha. Les constructions projetées concernent surtout l'habitat
	MILIEU NATUREL	<p>Impacts pressentis du projet Technoport Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbation de la faune patrimoniale ou protégée et perte d'habitats d'espèces protégées pendant les travaux (circulations d'engins, déboisement, stockages de matériaux détruisant des espaces de chasses, de repos ou de nidification,...).</li> <li>- Risque de destruction d'individus d'espèces protégées</li> <li>- Modification des conditions écologiques locales conduisant à un appauvrissement de la biodiversité</li> </ul> <p>Effets cumulés</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbation voire destruction de la faune et la flore locale</li> <li>⇒ Chaque projet mettra en œuvre ses propres mesures de réduction vis-à-vis de cette thématique.</li> <li>⇒ Des mesures compensatoires sont recherchées avec la mutualisation de sites de compensation dans l'objectif d'aboutir à des mesures de compensation globales ayant du sens à l'échelle de tous ces projets (hors ZAC du Hattel).</li> <li>⇒ Concertation régulière des Maîtres d'ouvrage pour atteindre une véritable équivalence écologique à long terme (hors ZAC du Hattel) qui est exclue de la coordination mise en place pour les projets Euro3Lys).</li> </ul>	<p>Impacts pressentis du projet EAP</p> <p>L'EAP ne présente pas d'enjeu au regard des espèces et habitats d'espèces protégées étant donné le milieu fortement anthropisé représenté par la plateforme aéroportuaire.</p>	<p>Impacts pressentis du projet ZAC du Hattel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbation de la faune patrimoniale ou protégée et perte d'habitats d'espèces protégées pendant les travaux (circulations d'engins, déboisement, stockages de matériaux détruisant des espaces de chasses, de repos ou de nidification,...).</li> <li>- Risque de destruction d'individus d'espèces protégées</li> <li>- Modification des conditions écologiques locales conduisant à un appauvrissement de la biodiversité</li> </ul>

Pièce G, chap.6, p.23.

Si les mesures d'évitement et de réduction sont réalisées à l'échelle de chaque projet, nous souscrivons totalement à la démarche de mutualisation des mesures de compensations par les différents maîtres d'ouvrage pour les concentrer sur des secteurs pertinents.

Toutefois,

- L'analyse ne précise pas si des impacts importants peuvent affecter très significativement un type de milieu ou une espèce particulièrement menacée dans le secteur (ex : disparition de x % d'une espèce sans possibilité de report ailleurs) et nécessitant des mesures « synergiques » allant au-delà de la simple addition des mesures portées par chaque maître d'ouvrage...
- Le dossier n'indique nulle part quelles surfaces, ni quelles espèces ou quels habitats doivent être compensés par chaque projet.
- La formulation indiquée (tant pour les effets cumulés en phase travaux qu'en phase exploitation) laisse penser que seuls les effets sur les espèces protégées seront pris en compte, notamment au travers des dossiers de demande de dérogation.

Il ressort de cette analyse que les impacts cumulés sur la biodiversité ordinaire seront très peu pris en compte et il y a fort à penser que le bilan environnemental sera déficitaire à terme, dans un contexte déjà très contraint par l'urbanisation, l'agriculture intensive et la fragmentation des milieux par les infrastructures de transport.

La coordination, initiée en 2017 ou débutée en mai 2019, et encore en cours en novembre 2021, entre les différents MOA ne permettant pas de présenter dans ce dossier les mesures compensatoires envisagées (Pièce G, chap.6, p.28), il est très difficile de se prononcer sur le bilan environnemental du projet, quand bien même les promesses sont citées.

Après 2 années de concertation, aucune piste n'est présentée, aucun planning de mise en œuvre n'est décliné, aucune estimation chiffrée du besoin de compensation n'est avancée. Il est évident que cela va prendre du temps, mais la biodiversité n'attendra pas la mise en service des projets : les mesures sont censées être réalisées idéalement avant les travaux. Dans le cas du projet, le dossier indique un impact potentiel sur 632 ha, sans plus de précisions.

Environ 632 ha d'emprise chantier, correspondant à un tampon de 500 m de part et d'autre de la voie ferrée. Pour rappel, l'aire d'étude a été définie en délimitant un tampon de 500 m de part et d'autre de la voie ferrée. Le tampon de 500 m correspond à l'emprise chantier potentielle, ici volontairement assez large, car l'emprise chantier définitive doit encore être définie. L'aire d'étude inclut les 632 ha d'emprise chantier identifiée à ce jour, ainsi que les voiries et l'emprise directe de la voie ferrée.

*Pièce G, chap13, p.122*

La formulation des mesures n'apporte pas l'assurance et la garantie que les impacts seront traités au juste niveau.

Les réponses apportées à l'Ae-CGDD sur ce point (*Pièce I, p.670*) restent évasives et insuffisantes.

Il n'est pas opportun de présenter un projet non abouti et si peu précis sur les engagements du maître d'ouvrage quant à l'atteinte du « zéro perte nette » de la biodiversité.

Cette étude d'impacts est trop lacunaire ou trop précocée.

- **Bilan environnemental et mesures compensatoires**

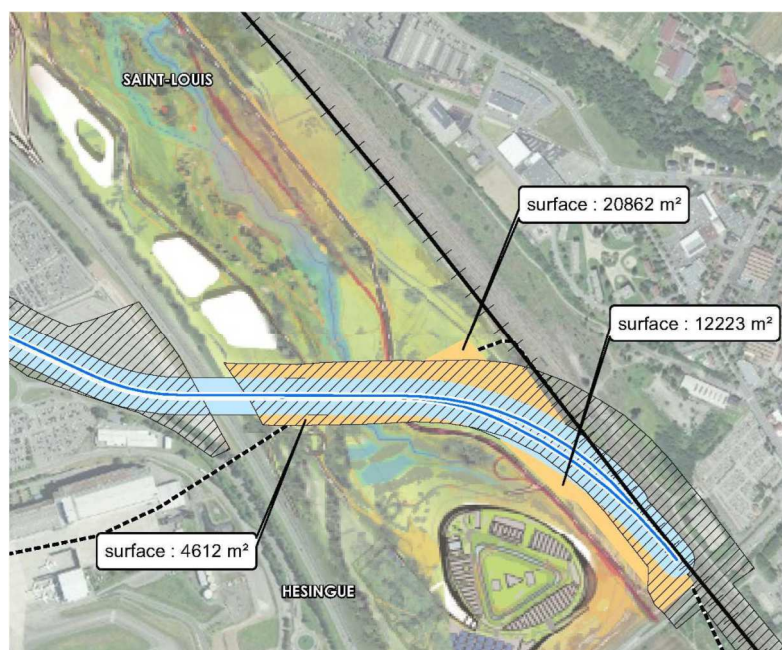
Des mesures compensatoires sont prévues pour les amphibiens, les reptiles, les chiroptères et les oiseaux (*Pièce G, chap.5, p.45*).

Le dossier ne précise pas quelles surfaces sont à compenser, aucun bilan chiffré ne permettant d'évaluer le besoin de compensation, alors que certains groupes d'espèces (oiseaux, chiroptères) subissent des pertes d'habitats importantes, induisant une réduction des populations locales déjà affaiblies.

Les insectes, dont plusieurs espèces patrimoniales sont touchées directement et que les effets indirects (mortalité) sont probablement importants, ne font l'objet d'aucune mesure de compensation.

Or, les mesures envisagées sont de très petite surface et ne permettent pas de répondre aux incidences directes et indirectes du projet sur la biodiversité.

En outre, leur localisation, à proximité directe de la voie et d'autres projets d'aménagement, dans un environnement déjà très contraint par la fragmentation (espaces isolés) et soumis à de nombreuses nuisances, ne nous semble pas pertinente et, dans tous les cas, pas à la hauteur des ambitions annoncées par le maître d'ouvrage et la volonté de mettre en œuvre des mesures « *qui ont du sens* ».



*(Pièce G, chap.5, p.41)*



Le dossier semble focalisé sur les espèces protégées et prend très peu en compte les espèces remarquables et la biodiversité ordinaire, comme l'indiquent les tableaux de synthèse et la faiblesse des mesures compensatoires indiquées dans le dossier.

En effet, il ne devrait pas être attendu la réalisation du dossier DAE pour disposer de mesures compensatoires : l'emprise du projet est connue, les discussions entre MOA sont en cours depuis 2017 pour mutualiser les mesures compensatoires et la nécessité de compenser au plus vite les effets de la biodiversité devraient conduire le MO à disposer dès à présent de mesures compensatoires davantage détaillées au regard des incidences prévisibles du projet.

Or, il transparaît dans l'ensemble de l'étude d'impact que les mesures compensatoires seront détaillées au travers du futur dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées, ce qui sera très réducteur et insuffisant au regard des pertes nettes attendues sur des milieux rares en plaine agricole (prairies, boisements, friches, zones humides...).

Les mesures compensatoires seront déterminées plus précisément à l'étape du dossier CNPN, et seront mises en cohérence avec la future version du dossier d'Autorisation Environnementale du projet Eur3Lys dans le cadre duquel un travail de coordination des maîtres d'ouvrage est en cours dans l'identification des effets cumulés et des mesures de compensation d'ensemble à mettre en œuvre.

(Pièce 1, p.673)

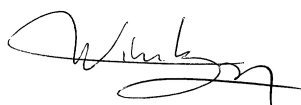
Aussi, le dossier ne permet pas de prendre connaissance des mesures compensatoires retenues au titre des compensations agricoles, et qui pourraient impacter les milieux naturels. L'étude de compensation agricole réalisée par la Chambre d'Agriculture du Haut-Rhin réalisée en 2019 et jointe dossier, et renvoie à l'étude d'impacts pour la définition des mesures compensatoires. Cette dernière l'émergence d'un dispositif d'irrigation collectif, en permettant une augmentation des rendements. Une autre piste étudiée est la réalisation d'un magasin de vente collectif de produit locaux. Concernant l'irrigation, cette mesure défavorable à la biodiversité et à la ressource en eau devrait être davantage justifiée et argumentée d'un point de vue environnemental. Il serait préférable d'accompagner les agriculteurs à modifier leurs pratiques pour se tourner vers des cultures peu gourmandes en eau, tournées vers les circuits courts et favorables à l'environnement pour ne pas ajouter d'impacts environnementaux dans ce secteur.

Dans l'ensemble du dossier, le maître d'ouvrage se contente de renvoyer à la future autorisation environnementale. Cette argumentation n'est pas recevable, car certains éléments factuels devraient déjà figurer dans le présent dossier soumis à enquête publique. Des engagements concrets du maître d'ouvrage, des secteurs définis pour les mesures compensatoires « collectives », un planning de mise en œuvre, des engagements foncier et financiers, etc.

Au regard des nombreuses insuffisances et incomplétudes, le dossier doit être regardé comme irrégulier et insuffisant voire partiellement inexact. Et, la qualité du milieu est telle que le projet perd en réalité le peu d'intérêt général qu'il pouvait présenter et ne doit pas être réalisé.

En conclusion, Alsace Nature estime que la commission d'enquête ne peut pas donner un avis favorable à un tel projet.

Vous remerciant de bien vouloir prendre en compte nos requêtes, nous vous prions, Madame la Présidente de la commission d'enquête, d'agréer l'expression de nos salutations distinguées.



Maurice WINTZ  
Président d'Alsace Nature