



**COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION**  
Sous la présidence de Fabian JORDAN  
Président

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION**  
**Séance du 15 avril 2024**

**78 élus présents (104 en exercice, 14 procurations)**

**M. Jean-Luc SCHILDKNECHT est désigné secrétaire de séance.**

**PROJET D'AMENAGEMENT DU TERMINAL SUD DU PORT D'OTTMARSHEIM**  
**- AVIS SUR PROJET (532/1.4/2335C)**

Conformément à l'article R.181-38 du Code de l'Environnement, Mulhouse Alsace Agglomération est amenée à se prononcer sur la demande d'Autorisation Environnementale relative à l'aménagement du terminal sud du port d'Ottmarsheim.

Ce projet fait par ailleurs l'objet d'un permis d'aménager et d'une procédure de déclaration de projet pour ajuster le PLU.

Il a de ce fait l'objet de 3 délibérations du Conseil d'Agglomération de m2A :

- le 31 janvier 2022 pour enclencher la procédure de déclaration de projet ;
- le 30 janvier 2023 pour définir les modalités de concertation préalable ;
- le 16 octobre 2023 pour tirer le bilan de la concertation.

L'enquête publique unique afférente aux 3 procédures (autorisation environnementale, déclaration de projet et permis d'aménager) se déroule du 2 avril au 3 mai.

La demande d'autorisation environnementale porte quant à elle, à la fois sur l'évaluation environnementale d'une opération supérieure à 10 ha, la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (rejets et impacts sur le milieu aquatique), la demande de dérogation d'interdiction de destruction d'espèces protégées et l'évaluation d'incidences Natura 2000.

## Opération d'aménagement et choix du site

Le projet d'aménagement du terminal sud du port comprend :

- la réalisation d'un giratoire sur la rue du Jura avec deux entrées vers les deux parcelles amodiées ;
- la réalisation d'un appontement par ducs d'albe (9) ;
- la réalisation d'un quai Ro-Ro de 260 m sur le terminal 2 ;
- la réalisation d'un portique à containers ;
- la réalisation d'un faisceau ferroviaire en complément de celui existant bord à quai de manière à pouvoir transborder directement des containers de navires sur des trains et inversement.

Les deux parcelles issues de l'aménagement du site sont destinées pour l'une à accueillir un lot portuaire et pour l'autre un lot industriel.

Le lot portuaire, à l'Est, d'une superficie d'environ 10 ha, disposera du bord à quai. Il sera destiné à un opérateur de terminal container. Il s'agit d'un entrepôt logistique de grande capacité (environ 40 000 m<sup>2</sup> envisagé), desservi par une voie ferrée interne, situé directement sur un terminal ferroviaire et fluvial avec une capacité de stockage de conteneurs pleins et vides d'environ 40 000 m<sup>2</sup>. L'arrivée des marchandises se fera essentiellement via la voie ferrée. Après conteneurisation ; le départ se fera directement sur le site via la voie ferrée ou la voie fluviale. Il sera connecté au port existant via le chemin de halage du canal.

Le lot industriel, à l'Ouest, sera destiné à une installation industrielle. L'activité envisagée est une scierie industrielle avec 7 ha minimum pour le bâtiment et 1 ha pour le stockage de grumes : cette scierie permettra une valorisation directement sur le site (sciage, fabrication de produits « prêt à l'emploi ») du bois de hêtre (présence importante dans un rayon de 150 km et seule essence traitée dans cette nouvelle installation). Cette activité sera desservie directement par le terminal ferroviaire et en lien avec le terminal portuaire pour ses flux de matières.

Cette vocation est conforme à celle inscrite dans les différents documents d'urbanisme s'agissant tant du SCOT de 2007 que celui révisé en 2019, ou du PLU d'Ottmarsheim, qui a été approuvé en 2019.

Son aménagement est compatible avec les surfaces d'extension prévues au SCOT pour les « ports de Mulhouse-Rhin », et qui s'élèvent à 42 ha et à 43 ha en densification. A noter que les superficies d'extension inscrites dans le SCOT se situent déjà, par anticipation, dans la dynamique de réduction de moitié de la consommation foncière prévue dans le contexte du « *Zéro Artificialisation Nette* » à l'échelle de l'agglomération pour les décennies à venir.

Le projet de terminal portuaire, est positionné sur une zone de friche occupée jusque dans les années 1990 par les logements dits de la « Gare 9 » se place dans la continuité de l'aménagement de la zone industrielle de la bande rhénane.

Il bénéficie d'une desserte multimodale qui en font un site unique : desserte routière par la RD 52 et par l'autoroute A36 sans traversée de zone résidentielle ; une connexion ferroviaire depuis la voie ferrée Mulhouse-Chalampé et surtout un positionnement bord à quai. Le site en lui-même est adjacent d'autres activités, Armbruster Frères SA, Holcim et Géodis.

Conformément aux exigences des études d'impact, le dossier présente l'examen des sites alternatifs à vocation industrielle sur m2A, présentant des caractéristiques et une superficie significative, qui seraient théoriquement susceptibles d'accueillir le terminal portuaire. Parmi les sites alternatifs initialement envisageables, aucun ne présente toutes les caractéristiques requises.

### L'intérêt général

L'objectif national de réduction des émissions de CO2 nécessite dans le secteur des transports une augmentation de la part modale des modes non routiers et non aériens.

La décarbonation du transport des marchandises est reconnue comme indispensable. Les modes ferroviaires et fluviaux, justement orientés vers les plus longues distances présentent donc des avantages environnementaux très significatifs pour les vingt prochaines années.

La plate-forme multimodale d'Ottmarsheim vise à participer à la réduction de la part des poids lourds dans le transport de marchandises global, en offrant des solutions via le ferroviaire et le fluvial pour mieux combiner les différents modes de transport de marchandises.

L'installation portuaire sera complétée par l'implantation d'une scierie industrielle permettant une valorisation directe sur le site (sciage, fabrication de produits « prêt à l'emploi ») du bois de hêtre collecté dans un rayon de 150km. Cette activité permettra la création d'emplois et l'exportation de produits finis par voie ferroviaire ou fluviale.

### Demande d'autorisation environnementale (DAE)

La demande d'autorisation environnementale porte sur :

- L'évaluation environnementale du projet rendue obligatoire par la création un port de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux de plus de 1350 tonnes ainsi qu'un terrain d'assiette du projet de 30 ha environ.
- Un dossier « loi sur l'eau » au titre des rejets engendrés par le site et au titre des impacts sur les milieux aquatiques par la création d'un quai dans le lit du Grand Canal d'Alsace.
- Une demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées portant principalement sur la destruction d'habitat et d'aires de reproduction de l'avifaune.

La démarche ERC (Eviter, réduire, compenser) mise en œuvre sur le projet pour prendre en compte ces enjeux se traduit par plusieurs mesures, en particulier :

- la recherche d'un site présentant les caractéristiques de multimodalité requises (cf ci-dessus) ;
- la création d'un corridor écologique au sud du projet d'une largeur de 30m faisant le lien entre le secteur agricole à l'ouest et le Canal et le Rhin à l'est ainsi que d'une marge de recul plantée entre la RD52 et les futurs bâtiments ;
- la mise en œuvre de mesures compensatoires d'environ 8 ha à proximité immédiate du site. Il s'agit de création de prairie de fauche, d'un complexe

de prairie/haies/bocage, d'hibernaculum et de gestion de friche. Il est également prévu pour la restauration et la renaturation de réhabiliter les zones rudérales, de lutter contre les plantes exotiques envahissantes, de débroussailler les friches arbustives ainsi que de restaurer les boisements mésohygrophiles.

Ces mesures feront l'objet d'un suivi sur 30 ans à la charge du pétitionnaire.

La Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE), dans son avis, considère que les mesures de compensation prévues permettent de garantir l'équivalence des fonctionnalités écologiques pour les habitats des espèces protégées impactées par le projet

De son côté, le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel Grand Est (CSRPN) reconnaît l'aspect vertueux porté par le projet en termes de réduction du transport routier par un report sur le transport fluvial et ferroviaire, en ce sens, le projet est accueilli favorablement. La démonstration de l'intérêt public majeur, lui paraît de ce point de vue acceptable. Le CSRPN a cependant émis un avis défavorable en demandant :

- de compléter l'état initial notamment sur les reptiles, la flore et l'entomofaune ;
- d'explicitier la méthodologie d'évaluation des enjeux en lien avec les habitats et des mesures compensatoires ;
- d'être plus ambitieux dans les mesures compensatoires avec notamment un suivi comportant des passages en périodes favorables.

#### Dossier « Loi sur l'Eau »

La gestion des eaux pluviales du terminal portuaire, qui donne lieu à une autorisation « *Loi sur l'Eau* », prévoit un traitement des eaux pluviales des parties communes avant rejet vers le Canal. Les futurs acquéreurs des lots devront privilégier l'infiltration dans des dispositifs à ciel ouvert, dimensionnés en fonction de la perméabilité mesurée des sols et des espaces publics.

Concernant les impacts sur le milieu aquatique, l'aménagement du quai provoque une légère modification des vitesses d'écoulement. Etant donné la composition des berges du canal (paroi inclinée en béton) cette faible modification localisée de vitesse due au projet d'aménagement du quai n'a pas d'incidence sur la stabilité des berges ni sur la hauteur d'eau

#### **Avis de m2A**

En synthèse, il ressort de l'analyse du dossier de demande d'autorisation environnementale :

- **l'absence d'alternative** raisonnable sur des terrains (aménagés ou en friche) présentant des caractéristiques requises **pour l'implantation d'un terminal portuaire** ;
- **une inscription en cohérence avec la stratégie nationale de réduction des émissions des CO2 liées aux transports** ;

- une **vocation industrielle** du projet, permettant la création d'environ 180 emplois, conforme à la stratégie de développement économique de m2A et aux documents de planification qui prévoient le développement et l'implantation de ce type d'activités au sein de la zone industrielle de la bande rhénane ;
- **un intérêt général indéniable** pour le territoire du fait de cet ensemble de bénéfices environnementaux et économiques. Le PLU de la commune d'Ottmarsheim sera mis en compatibilité avec le projet à l'issue de la procédure de déclaration de projet ;
- un **raccordement court et efficace aux infrastructures** de transport existantes, route départementale, autoroute, voies ferrées et voie navigable, minimisant les nuisances pour les populations ;
- un **diagnostic** écologique et des **mesures ERC** globalement bien dimensionnés, relevés par la MRAE pouvant être améliorées en complétant le volet de mesures compensatoires via la préservation d'un corridor écologique Est-Ouest le long du canal des égouts de Mulhouse. La mise en œuvre de ce corridor sera assurée sous l'angle réglementaire par m2A dans le cadre de l'élaboration du PLUi et sera à porter de manière opérationnelle par Euro Rhein Ports via des actions de maîtrise foncière et des mesures agri-environnementales (mise en herbe, plantations de haies...) ;
- l'absence d'enjeu notable relatif à la gestion des eaux pluviales et d'impact sur le milieu aquatique anthropisé du Grand Canal d'Alsace par l'aménagement du quai.

De plus, l'implantation industrielle envisagée en sus du terminal portuaire, s'inscrit dans la stratégie de développement durable de m2A avec une production « prête à l'emploi » des produits issus de la filière bois en circuit court.

Au vu de ses éléments, après en avoir délibéré, il est proposé au Conseil d'Agglomération :

- **d'émettre un avis favorable** assorti des actions et prescriptions suivantes
  - préservation complémentaire d'un corridor écologique Est-Ouest dans le futur PLUi de m2A ;
  - mise en place de mesures compensatoires opérationnelles par Euro Rhein Ports sur ce corridor écologique.
- d'autoriser le Président ou son Représentant à adresser cet avis au Préfet.

PJ : 1 plan

Abstentions (4) : Loïc MINERY, Maëlle PAUGAM, Pascale Cléo SCHWEITZER (représentée par Joseph SIMEONI) et Joseph SIMEONI.

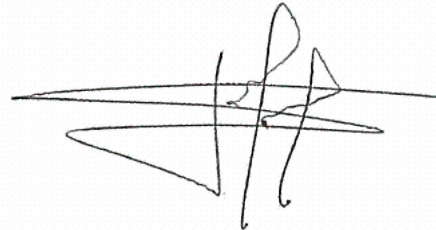
La délibération est adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés.

Le secrétaire de séance



Jean-Luc SCHILDKNECHT

Le Président



Fabian JORDAN

Usine BOREALIS

OTTMARSHEIM

ZA extension  
PLATE  
FORME  
13 ha  
(projet)

Usine  
POLLMEIER  
8 ha  
(projet)

3<sup>eme</sup> TERMINAL  
PORTUAIRE  
15 ha  
(projet)

PLATE FORME  
DOUANIERE  
8 ha

Poste de transfo  
électrique et  
barrage

Centrale  
Photovoltaïque

## Grandes emprises et sites à projet sur la bande rhénane

### Légende

- Grands sites industriels existants
- Sites à projets en extension
- Site à projets en reconversion
- Secteur de production d'énergie
- Corridor écologique à renforcer