4. ETUDE D'IMPACT

4113. Climatologie

Le climat est du type continental prononcé, propre à la plaine du Rhin bien qu'étant soumis une bonne partie de l'année aux vents océaniques humides de secteur ouest.

Les précipitations sont relativement faibles et présentent des variations importantes d'une année sur l'autre, la moyenne annuelle se situant à environ 700 mm d'eau.

Les brouillards sont fréquents, de même que les phénomènes d'inversion de température.

La température moyenne annuelle est voisine de 10°C, mais les écarts peuvent aller de -25° à +35°.

La moyenne des jours de gel est de 63 entre novembre et mars.

Le site est balayé par les vents dominants du secteur sud-ouest, chargés d'humidité et soufflant parfois en bourrasques ou, plus rarement, par les vents de secteur nord-est plus secs et plus froids.

Le diagramme n° ITJ-59723, de la page suivante, montre les fréquences et les vitesses des vents, ainsi que l'orientation des vents dominants.

4114. Faune et flore

Le carreau de la mine Joseph-Else est un site industriel dont le sol est, pour l'essentiel, constitué de revêtements bitumineux et de tout-venant.

Il n'y a pratiquement pas de végétation sur ce carreau, à part des herbes folles, ou quelques plantations ornementales près de certains bâtiments.

La zone forestière la plus proche est située au sud du carreau minier.

La faune locale est évidemment très limitée sur le carreau minier, et principalement constituée d'oiseaux et de rongeurs que l'on retrouve habituellement sur les espaces industriels.

- Caractéristiques hydrochimiques

Des prélèvements de l'eau de la nappe ont été effectués dans les deux piézomètres les plus proches du site :

- N° 413-5-207, sur le carreau Joseph-Else
- N° 413-5-208, à l'aval des terrils.

Les résultats des analyses faites sont présentées dans le tableau ci-dessous ; ils montrent une minéralisation faible de l'eau à l'amont, et l'influence des infiltrations provenant des anciens terrils, notamment pour la teneur en ions Cl^-, Na^+ et K^+.

Eléments en mg/l	413-5-207	413-5-208
Cl-	71	14 200
SO4--	21	1 002
HCO3	75	137
NO3	5	3
Na+	30	8 900
K+	5	924
Ca++	20	253
Mg++	14	46

c) ***Eaux souterraines profondes***

En-dessous de l'horizon de stockage, les premiers niveaux perméables et aquifères se situent dans le substratum secondaire, à plus de 1 000 m en-dessous du gisement potassique (cf. § 2121).

bruit ambiant ; la zone retenue pour cette valeur limite est la zone 4 : zone résidentielle urbaine ou suburbaine avec quelques ateliers ou routes.

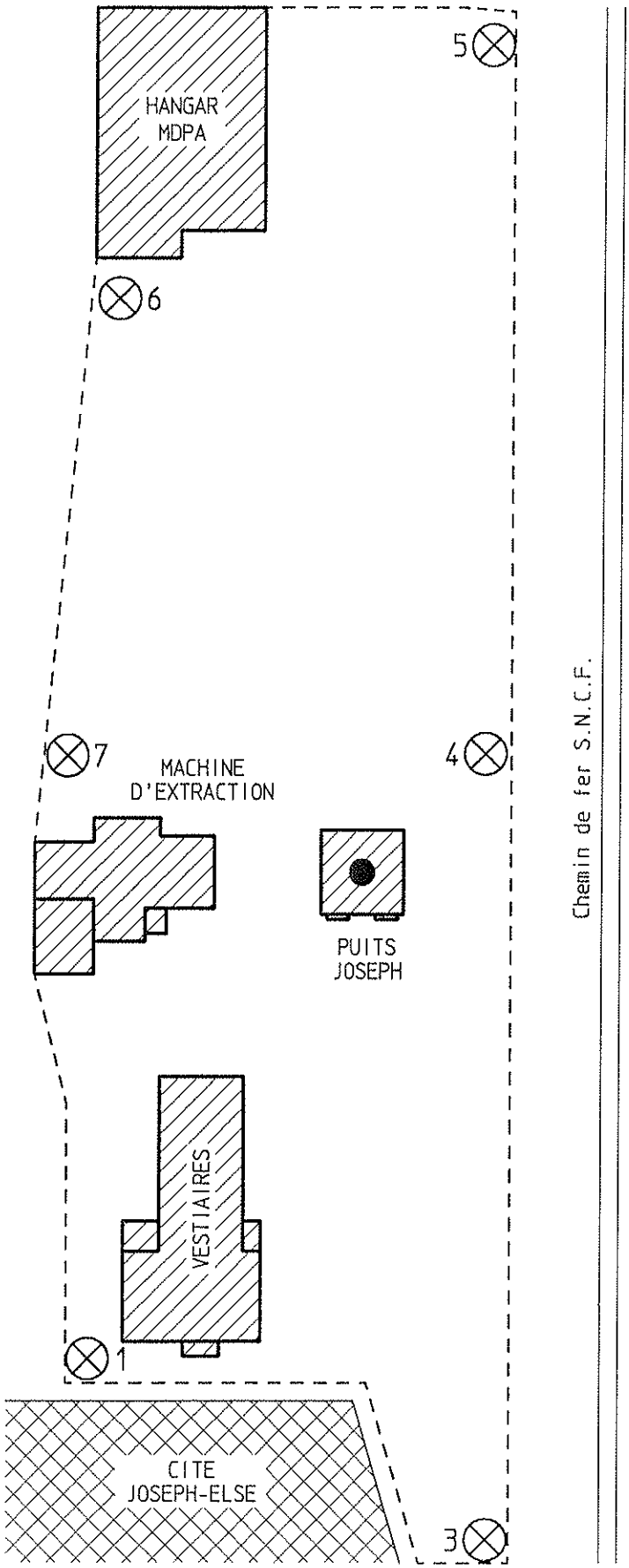
Point de mesure (voir plan)	Valeur dBA Période JOUR	Valeur dBA Période INTER.	Valeur dBA Période NUIT
1	44	35	32
2	44	34	37
3	44	40	34
4	45	35	36
5	48	36	37
6	44	35	35
7	46	37	41
Valeur limite de bruit ambiant zone 4	60	55	50

GROUPE EMC

STOCAMINE

CAMPAGNE DE MESURE DE BRUITS DU 28.02.1991

Emplacement des 7 points de mesure



11, Avenue d'Altkirch - BP 1270 - 68055 MULHOUSE CEDEX - Tél.: 89 63 38 00 - Fax: 89 63 38 01

A l'est, à environ 4 km, l'A36, autoroute de liaison entre l'Allemagne, la Suisse et l'autoroute du sud.

- voie ferroviaire :

La voie SNCF Mulhouse-Kruth, qui longe le carreau, permet la desserte de Thann et Cernay en particulier. Le trafic marchandise de la ligne est desservi par la gare de Mulhouse-nord.

- voies aériennes :

L'aérodrome militaire de Colmar-Meyenheim se trouve à 20 km au nord-est et l'aéroport civil international de Bâle-Mulhouse à 30 km au sud-est.
Un aéro-club est consacré aux activités d'aviation légère et de vol à voile à Habsheim, à 16 km à l'Est de Mulhouse.

- voie navigable :
Le canal du Rhône au Rhin passe à plus de 9 km au sud-est du carreau.

424. Trafic

4241. Voie ferrée

La desserte du centre de stockage s'effectuera par un embranchement ferroviaire raccordé par aiguillage sur la voie Muhouse-Kruth.

Les wagons à destination du centre transiteront par la gare de triage de Mulhouse-Nord.

L'hypothèse maximale, pour 50 000 tonnes par an, et en cas de transport total par voie ferrée, serait de 25 wagons par semaine.

4242. Voie routière

Le trafic routier de livraison des déchets conditionnés sur palettes sera assuré par des véhicules poids lourds du type semi-remorque.

L'accès au centre de stockage pour la livraison des déchets s'effectuera exclusivement depuis la N66 par un échangeur et une voie nouvelle sur une longueur de 550 m.

Cette voie d'accès comportera un passage à niveau sur la voie ferrée SNCF et sa signalisation réglementaire.

Le trafic des véhicules de livraison s'échelonnera selon une planification convenue avec les transporteurs.

L'importance maximale théorique de ce trafic serait de l'ordre de 10 à 12 camions par jour pour 50 000 tonnes/an. Cette valeur est donc marginale par rapport à la circulation locale, notamment sur la N66.

425. Bruit

Les sources de bruit liées à l'activité du centre de stockage auront les causes principales suivantes :

- les bruits résultant de la marche du puits Joseph : machine d'extraction et circulation des câbles et des cages.
- le trafic routier.
- les manutentions de palettes par chariots à fourches, en surface.
- le trafic ferroviaire.

Tous ces bruits seront pratiquement sans effet sur l'environnement du centre.

44. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET EST PRESENTE

Les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu par STOCAMINE sont exposées en détail au chapitre I du présent dossier.

Ce projet correspond à un besoin dans le cadre de la gestion des déchets en complément à tous les autres modes de valorisation, de traitement ou d'élimination des déchets.
La France ne dispose pas actuellement d'un stockage souterrain, et doit exporter les déchets relevant de cette technique en Allemagne.

La loi fait obligation à toutes les régions d'établir des plans d'élimination des déchets et de prévoir des centres de stockage de déchets industriels et de déchets ultimes issus du traitement des déchets ménagers. La région Alsace est donc dépendante d'un tel centre et l'absence de site pourrait être un handicap pour l'économie régionale.

Grâce aux caractéristiques du gisement de sel, le site proposé doit être un site exemplaire en France.

46. CONDITIONS DE REMISE EN ETAT DU SITE

Les conditions de remise en état du site sont examinées en détail dans d'autres parties du présent dossier :

- sous leur aspect financier au § 19
- sous leur aspect technique au § 24
- sous leur aspect impact sur l'environnement au § 35.

Deux hypothèses y sont détaillées pour la remise en état après fermeture du site :

- Réversibilité du stockage
- Confinement des produits dans le sel.

Le choix entre ces deux hypothèses sera fait lors de la demande de prolongation du stockage pour une durée illimitée. L'article 3.1 de la loi du 19.7.1976 fixe le cadre dans lequel cette demande sera instruite.

48. SYNTHESE DE L'ETUDE D'IMPACT

La réalisation du projet d'élimination de déchets ultimes par dépôt dans des cavités artificielles en horizon salifère profond est une première en France d'une solution technique déjà grandement éprouvée en Allemagne pour l'isolement de tels déchets.

La mise en service de ce stockage entraînera un nombre limité de variations d'impact sur l'environnement :

- Impact non perceptible sur l'air à proximité du puits Else par rapport à la situation actuelle.

- Impact sur l'eau quasiment nul, car les eaux polluées en cas d'incident, seront expédiées dans des centres de traitement.

- Impact nul sur la tenue des terrains et la qualité des eaux souterraines profondes.

- Impact négligeable sur le trafic routier, ferroviaire, et sur le bruit engendré ; aucun véhicule de livraison ne traversera les cités voisines.

- Impact positif aux plans architectural, visuel et socio-économique.

D'une façon plus générale, le projet dépasse le cadre local pour s'étendre à l'échelle régionale et même nationale. Le projet STOCAMINE aura à ce titre un impact significatif sur la capacité régionale et nationale à assurer la gestion globale des déchets ultimes.