

ZAC du TECHNOPORT

Dossier de création

septembre 2019



PIECE 1 : RAPPORT DE PRESENTATION

PIECE 2 : PLAN DE SITUATION

PIECE 3 : PLAN DE DELIMITATION DU PERIMETRE DE LA ZAC

PIECE 4 : ETUDE D'IMPACT

PIECE 5 : INDICATION DU REGIME RETENU AU REGARD DE LA TAXE D'AMENAGEMENT

ZAC du TECHNOPORT

Dossier de création

septembre 2019

Pièce 1 : Rapport de présentation

1. PREAMBULE	3
2. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE	4
3. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION	5
3.1 LOCALISATION DE L'OPERATION DU TECHNOPORT	5
3.2 UNE OPERATION INTEGREE DANS UN PROJET D'ENSEMBLE : LE PROJET EURO3LYS	8
3.3 OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT DU TECHNOPORT	24
3.4 CHOIX DE LA PROCEDURE DE CREATION DE LA ZAC DU TECHNOPORT	26
4. DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	27
4.1 MILIEU PHYSIQUE	27
4.2 MILIEU NATUREL	36
4.3 SOURCES DE NUISANCES ET RISQUES	45
4.4 CADRE PAYSAGER ET PATRIMONIAL	59
4.5 MILIEU HUMAIN	68
4.6 LES CIRCULATIONS ET LES DEPLACEMENTS	74
4.7 RESEAUX	79
4.8 LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	82
85. PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS A EDIFIER DANS LA ZONE	84
5.1 LE POLE DE LOISIRS ET DE COMMERCES	88
5.2 LA RESIDENCE HOTELIERE	90
5.3 PROGRAMMES TERTIAIRES, BUREAUX	91
5.4 PROGRAMMES DE LOISIRS	92
6. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU	93
6.1 JUSTIFICATION DU PROJET AU REGARD DES DOCUMENTS D'URBANISME	93
6.2 PARTI D'AMENAGEMENT	108

1. Préambule

Saint-Louis Agglomération, forte de 40 communes et comptant plus de 78 300 habitants est implantée au sud du département du Haut-Rhin en interface avec la commune suisse de Bâle. Ce secteur trinational (Suisse/France/Allemagne) est en **fort développement** sous la **double influence** de la métropole bâloise et d'infrastructures de niveau international (EuroAirport, réseau autoroutier, liaisons ferroviaires...).

Dans ce contexte dynamique, Saint-Louis Agglomération a mené des réflexions concernant l'aménagement d'un vaste quartier formant, sur 88 ha, la **porte d'entrée de l'agglomération trinationale de Bâle**, avec la volonté d'y aménager une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC).

Saint-Louis agglomération a ainsi délibéré le 26 septembre 2018 afin :

- d'approuver les objectifs poursuivis par le projet de ZAC du Technoport
- d'approuver le lancement des études préalables à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), sur le secteur du Technoport situé sur les communes de Saint-Louis et de Héisingue,
- de définir les modalités de la concertation du public ainsi que d'engager cette concertation

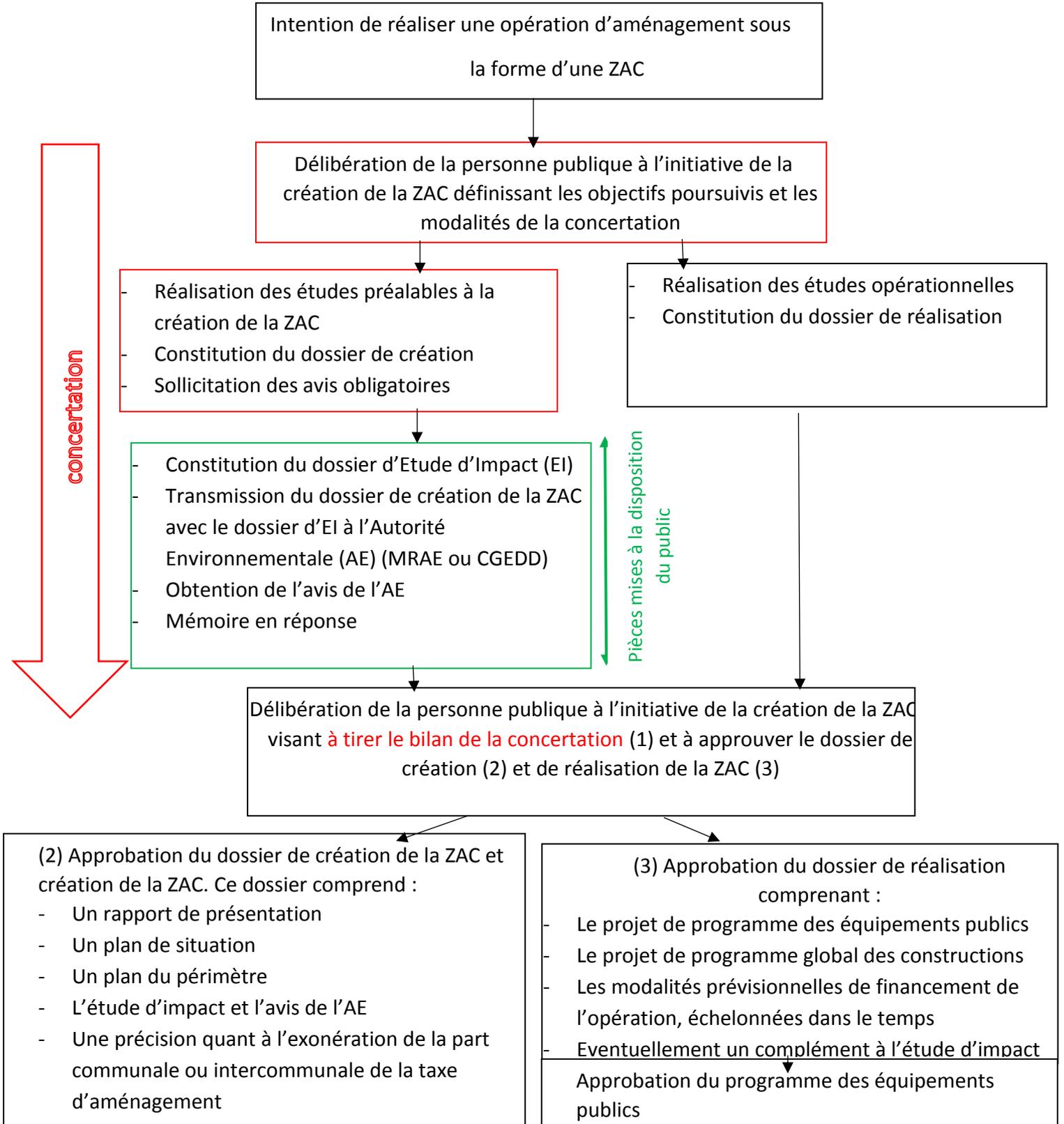
Conformément à l'article R311-2 du Code de l'Urbanisme, le dossier de création comprend :

- a) Un rapport de présentation, qui expose notamment l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone, énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu;
- b) Un plan de situation ;
- c) Un plan de délimitation du ou des périmètres composant la zone ;
- d) L'étude d'impact définie à l'article R. 122-5 du code de l'environnement lorsque celle-ci est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du même code.

Le dossier précise également si la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement sera ou non exigible dans la zone.

2. Déroulement de la procédure

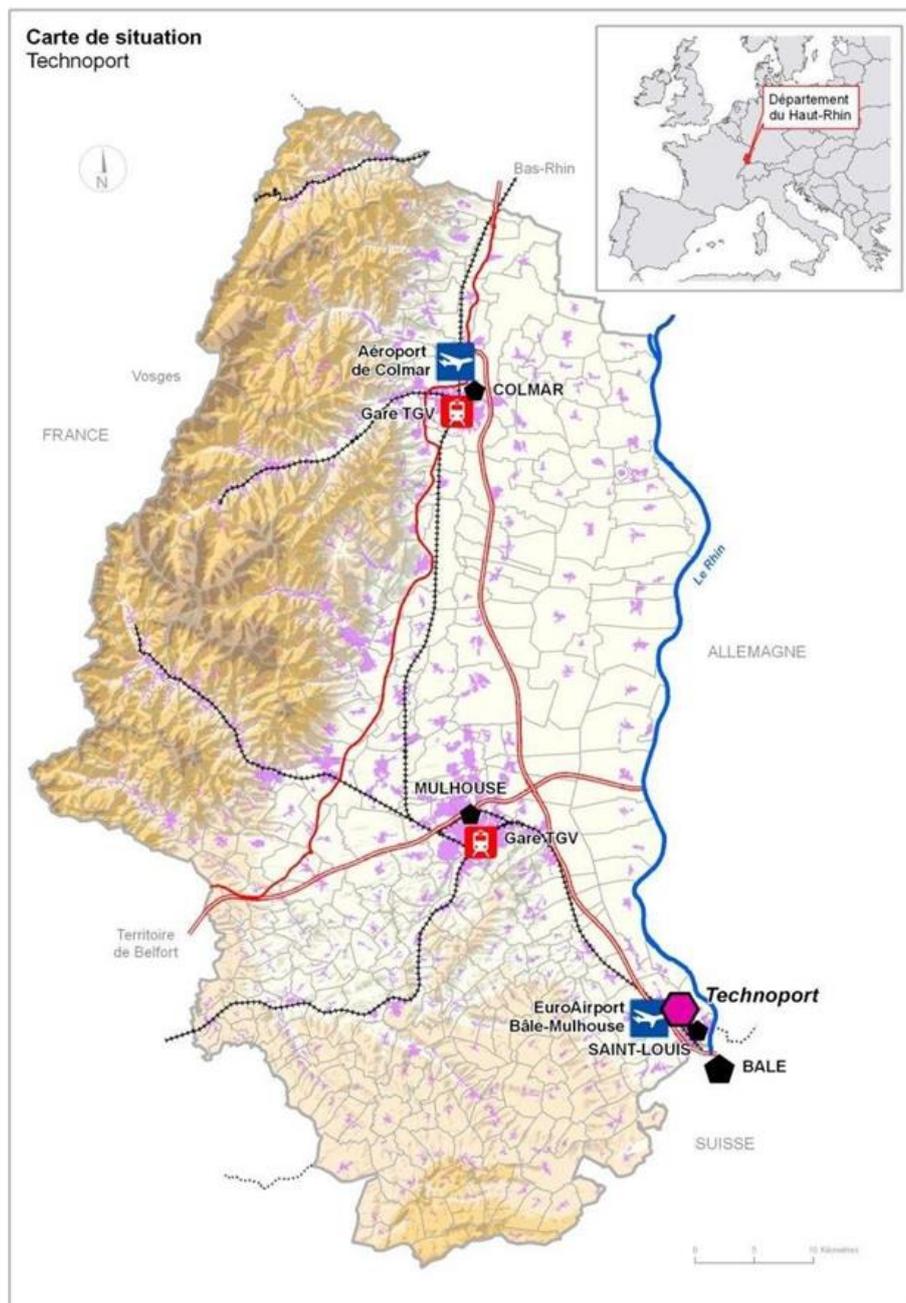
SCHEMA SYNTHETIQUE DU DEROULEMENT D'UNE PROCEDURE DE ZAC



3. Objet et justification de l'opération

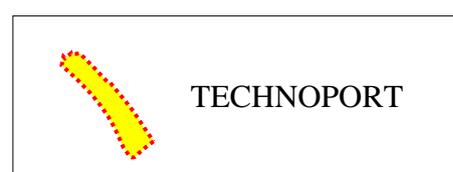
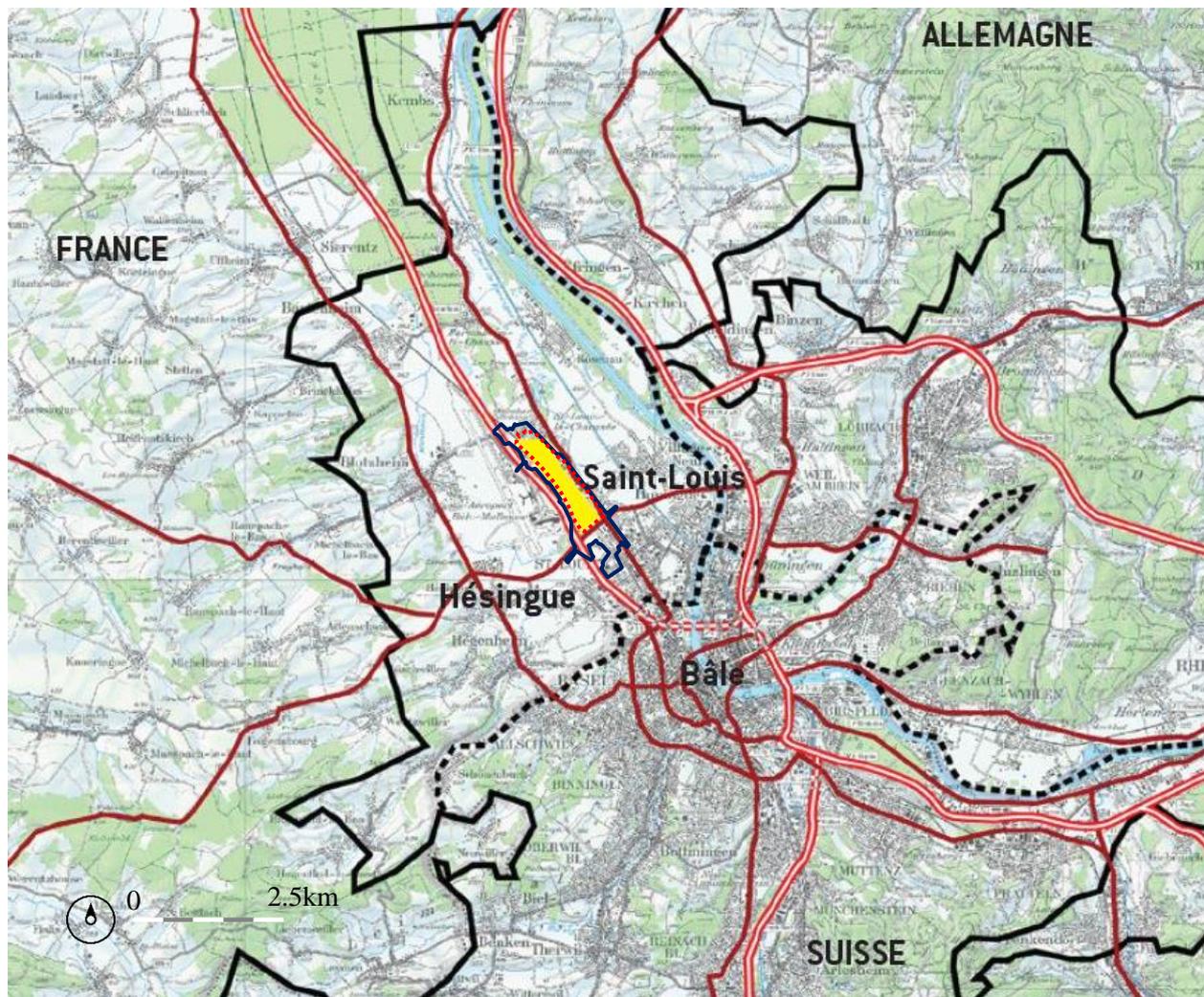
3.1 Localisation de l'opération du TECHNOPORT :

L'opération du Technoport se situe au nord-ouest du centre-ville de Saint-Louis et plus largement de l'agglomération de Bâle. Elle s'insère dans le projet urbain d'ensemble EURO3Lys, rassemblant opérations de développement et opérations de mobilité.



Plan de situation à l'échelle départementale (source : Adauhr)

Localisation de l'opération du TECHNOPORT à l'échelle métropolitaine

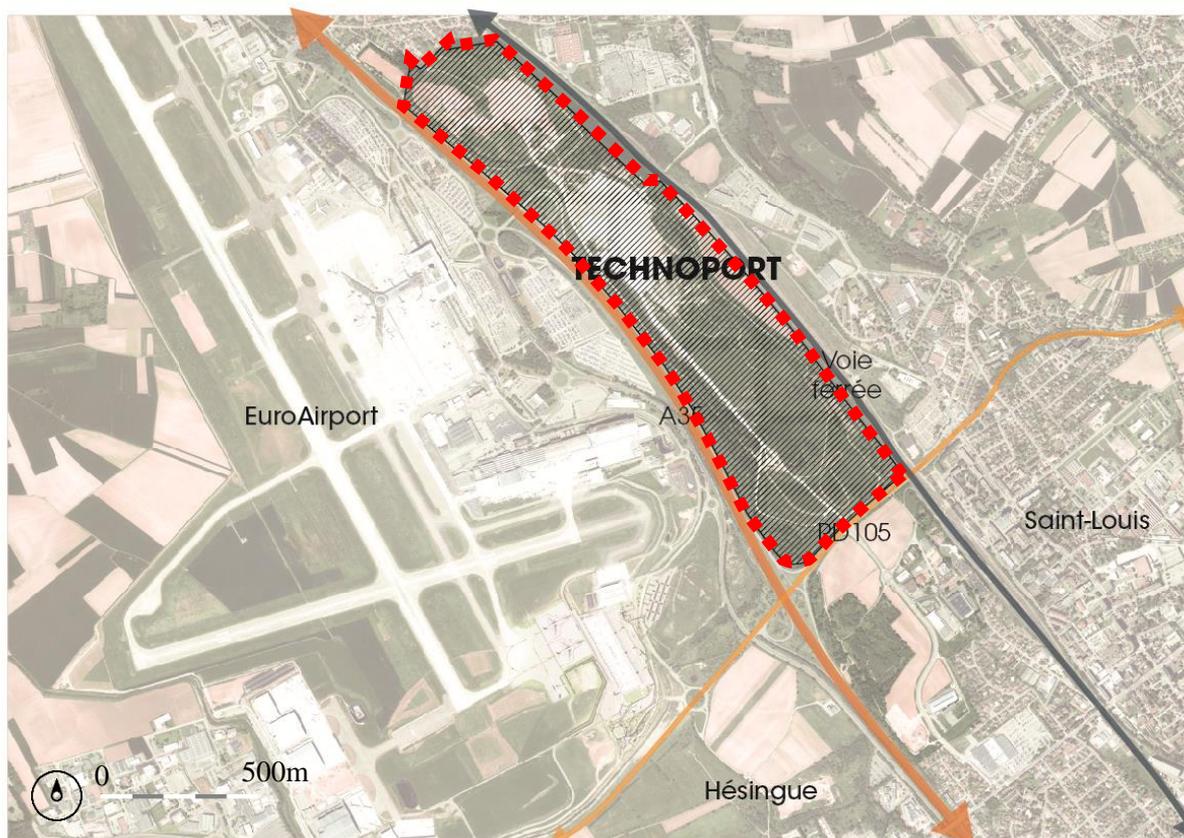


Plan de localisation de l'opération d'aménagement à l'échelle métropolitaine

Le site du Technoport est bordé par **trois infrastructures majeures** à l'échelle du territoire :

- l' Autoroute A35 à l'ouest
- la RD105 au sud
- la voie ferrée Bâle- Mulhouse à l'est

Le Technoport s'étend sur un périmètre d'environ 88ha, sur les communes de Saint-Louis et Hésingue. Il est séparé de l'EuroAirport à l'ouest par l'A35, représenté sur la figure ci-après.



Plan de localisation de l'opération à l'échelle communale

L'opération du TECHNOPORT s'inscrit dans un projet plus global appelé **EURO3LYS** qui vise à s'inscrire pleinement dans la dynamique bâloise et à tirer parti du positionnement de la communauté d'agglomération de Saint Louis au sein de l'aire trinationale.

3.2 une opération intégrée dans un projet d'ensemble au cœur de l'agglomération trinationale de Bâle – le projet Euro3Lys

3.2.1 Un projet au cœur de l'agglomération trinationale de Bâle

Le territoire de Saint-Louis Agglomération constitue la partie française de l'agglomération bâloise. Il s'agit d'un des territoires les plus denses d'Europe embrassant des communes françaises, suisses et allemandes. Ce territoire s'est structuré depuis le début des années 2000 sous la forme d'un Eurodistrict appelé Eurodistrict Trinationale de Bâle (ETB) comptant actuellement 226 communes.

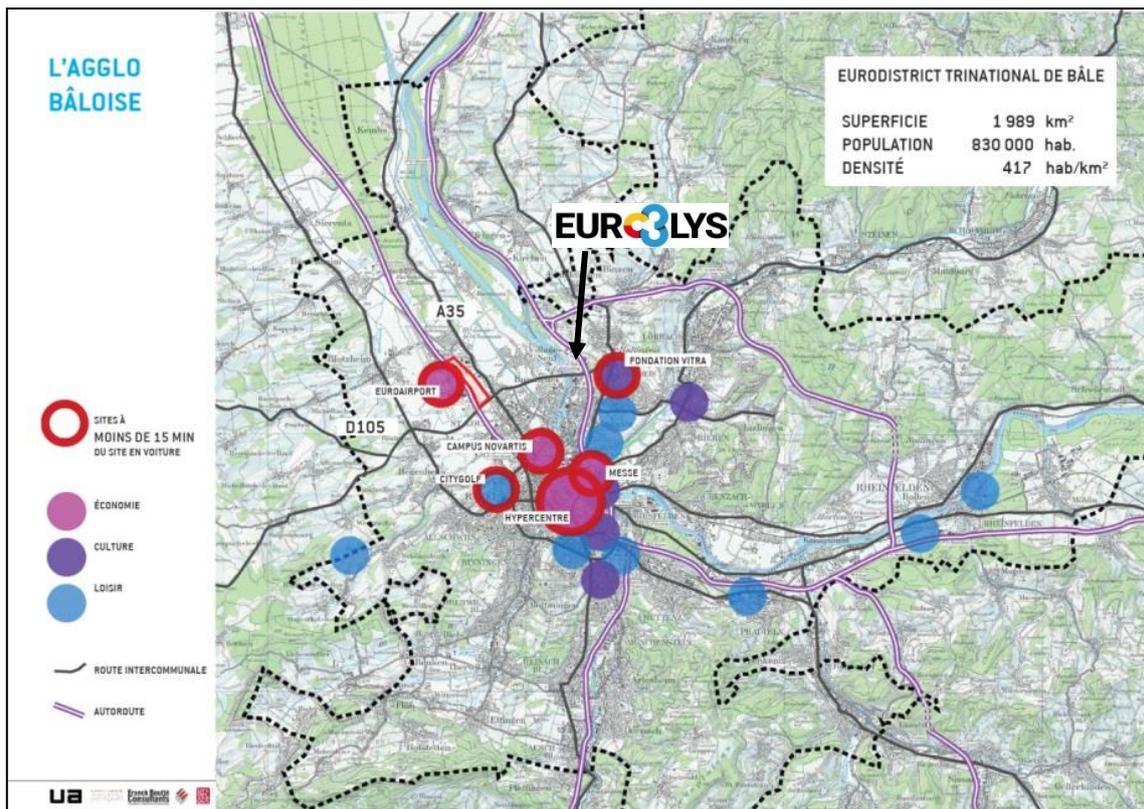
Ce territoire fort de près de 900 000 habitants concentre, notamment dans sa partie suisse, les plus grandes multinationales pharmaceutiques mondiales, ainsi que plusieurs sièges de banques, d'assurances et d'institutions internationales. Son rayonnement s'appuie ainsi sur un dynamisme économique important, mais aussi sur une offre culturelle et muséale qui en font une des capitales mondiales de l'art contemporain (Art Basel).

Il résulte de cette situation particulière au cœur de l'Europe un développement urbain et démographique très soutenu, renforcé par la concentration d'infrastructures de transport de haut niveau.

L'agglomération Bâloise se caractérise par une forte croissance de l'emploi et une population trinationale et cosmopolite (plus de 140 nationalités), à fort pouvoir d'achat (sur le territoire de Saint Louis Agglomération, +60% par rapport au revenu moyen national, d'après les données INSEE 2015). Elle constitue ainsi l'un des principaux pôles de croissance européen suscitant l'installation, chaque année, de milliers nouveaux habitants à l'échelle des trois pays.

Le rayonnement de l'économie bâloise et de ses marges (cantons de Bâle-ville/Bâle campagne, d'Argovie et de Soleure), attire une population croissante de travailleurs frontaliers, portant à 70 833 frontaliers (données ETB mars 2016) le nombre de personnes en provenance de France et d'Allemagne, se rendant quotidiennement dans les entreprises suisses. Les seuls frontaliers français représentent 32 541 actifs mi 2016 (données ETB) (en augmentation de 2 500 actifs en deux ans).

Si la vitalité de l'économie bâloise profite au reste de l'agglomération, ce territoire nécessite néanmoins un rééquilibrage, par le développement notamment, de nouvelles activités économiques et d'un pôle d'emplois au sein de la partie française de l'agglomération. Le projet Euro3Lys, vise à s'inscrire pleinement dans cette dynamique et à tirer parti du positionnement de SLA au sein de l'agglomération trinationale.

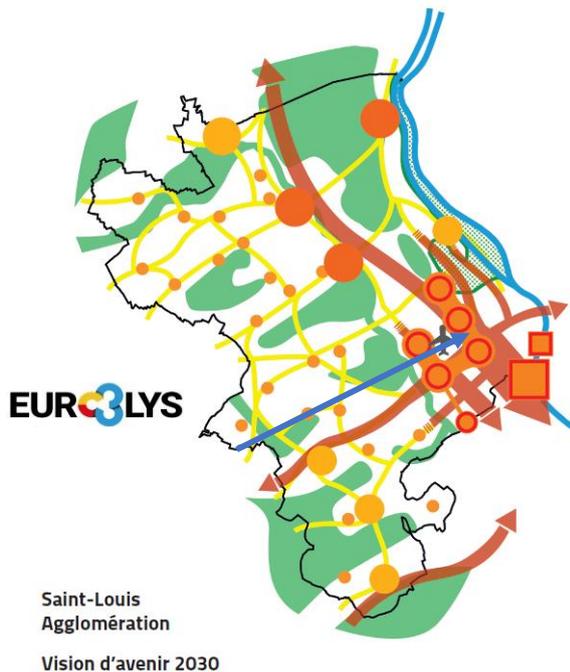


*Implantation du projet au sein de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle
 (Source : Urban Act – 2018)*

3.2.2 EURO3LYS : Un enjeu stratégique de la Vision d'Avenir 2030 de Saint Louis Agglomération

Lors de sa création en janvier 2017, Saint-Louis Agglomération s'est dotée d'une vision stratégique d'aménagement et de développement pour le moyen et long terme dénommée **Vision d'Avenir 2030** (<https://www.agglo-saint-louis.fr/fr/amenagement-territoire/vision-davenir-2030/>).

Le projet Euro3Lys s'inscrit pleinement dans les principales priorités et orientations de cette vision.



L'un de ses grands axes consiste à **inscrire résolument SLA dans le développement métropolitain bâlois**, à travers notamment la création d'un pôle de développement d'envergure métropolitaine (Euro3lys) aux portes de l'agglomération bâloise. Ce projet aura pour effet de conférer à l'agglomération ludovicienne une attractivité, une visibilité et une notoriété aux échelles régionales, nationales et internationales.

Le programme des constructions envisagées vise principalement à **rééquilibrer les flux économiques nationaux et trinationaux défavorables à la partie française de l'agglomération**, tels qu'ils ont été mis en évidence dans le cadre de l'élaboration de la stratégie de développement économique.

Ce déséquilibre de flux se traduit dans différents secteurs :

- ▶ **Flux d'emploi** : 50 % des actifs de Saint-Louis Agglomération sont frontaliers, travaillent en Suisse, exacerbant les problèmes de recrutement rencontrés par les entreprises du territoire.
- ▶ **Flux de formation** : les jeunes quittent l'Agglomération pour suivre leurs études car le territoire ne dispose pas d'une offre de formation de niveau bac +3 à +5, ni d'école privée internationale ou thématique.
- ▶ **Flux de service aux entreprises** : les industriels sont contraints de faire appel à des prestataires de service externes au territoire, car l'offre fait défaut sur Saint-Louis Agglomération.
- ▶ **Flux commerciaux** : inadéquation entre l'offre commerciale du territoire (absence de grandes marques nationales, internationales et haut de gamme, déficit de concepts et de services innovants, absence de site polarisant qualitatif) et la demande des habitants de Saint-Louis Agglomération (cosmopolite à haut niveau de revenu) générant une très forte évasion commerciale, estimée pour le bassin d'emploi de Saint Louis à plus de 300 millions d'euros par an (enquête CCI 2012).

- ▶ **Flux touristiques** : quasi-absence de sites touristiques ou de loisirs structurants, bénéficiant d'une attractivité supra-territoriale, reposant sur un modèle économique pérenne et générant des nuitées. Le territoire subit aujourd'hui d'importants flux de transit (75 000 véhicules par jour et 8,6 millions de passagers à proximité immédiate du projet, données EAP et CD68) mais ces flux ne se transforment que très peu en flux de destination. Ce phénomène se matérialise notamment par une très forte évation commerciale, d'emploi, et de tourisme.

Le projet Euro3lys vise également à améliorer la qualité de vie des habitants et à accompagner la croissance démographique de l'agglomération par la création de nouveaux lieux de résidence, de commerces, de nouveaux lieux de loisirs sportifs et culturels.

- Le projet s'inscrit également dans l'**objectif prioritaire de la Vision d'Avenir visant à aller vers « un territoire plus fluide aux mobilités soutenables »**, en :
 - donnant priorité aux transports en commun structurants avec l'extension du tram 3 depuis la gare de Saint-Louis vers l'EuroAirport ;
 - intégrant l'opération dans le maillage de mobilité douce de l'agglomération ;
 - résorbant un point noir majeur de la circulation automobile avec le réaménagement de la RD105 et de l'échangeur A35 / RD105 (projet 5A3F¹).

Enfin, le projet contribuera au **renforcement de la trame verte et bleue du territoire** à travers la restauration d'un corridor écologique majeur qui fera office de colonne vertébrale verte de l'aménagement du Technoport. Sa conception s'inscrira dans la **lutte contre le réchauffement climatique**.

¹ 5A3F : Aménagements pour l'Amélioration des Accès Autoroute-Agglomération des 3 Frontières

3.2.3 Localisation du projet euro3lys

Compte tenu de l'ambition et de l'envergure métropolitaine du projet, la localisation du projet a été déterminée en fonction des orientations définies dans les documents de planification territoriaux, tant à l'échelle de l'Agglomération trinationale de Bâle qu'à celle du territoire de Saint-Louis Agglomération et en fonction de l'accessibilité du site. La justification détaillée du choix de la localisation d'Euro3Lys figure au chapitre 2, paragraphe 3.1 du fascicule III de l'évaluation environnementale.

Le site retenu d'une superficie d'environ 144 hectares, est localisé sur territoire français des communes de Saint-Louis et Hésingue en partie nord-ouest de l'agglomération trinationale de Bâle.

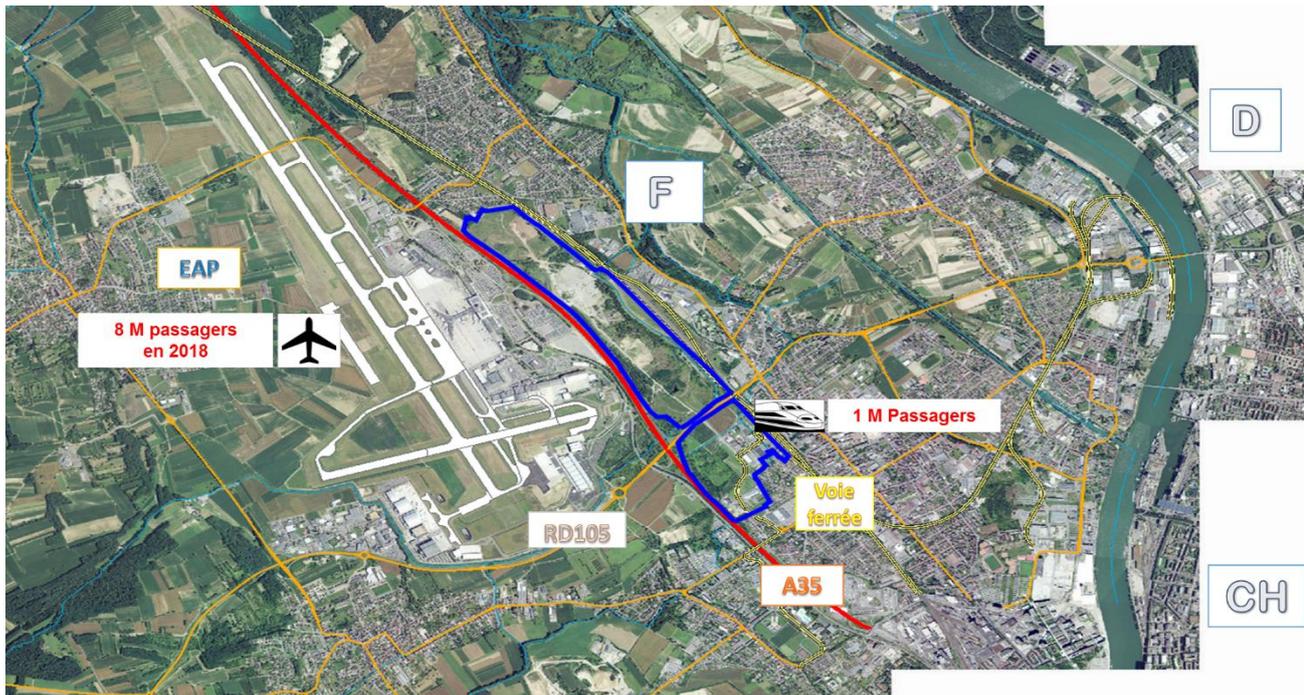


Situation d'Euro3Lys au sein de l'agglomération trinationale de bale

Il bénéficie d'une accessibilité exceptionnelle et unique au sein de l'agglomération trinationale de Bâle, entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport.

Il est ainsi desservi par :

- l'autoroute A35, elle-même directement reliée aux réseaux autoroutiers suisses et allemands ;
- la voie ferrée Paris-Bâle en lien avec le réseau ferré trinational (connexion directe avec la plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis) ;
- le réseau de transport public de l'agglomération trinationale et de SLA, avec notamment la ligne de tramway n°3 qui arrive à la gare de Saint-Louis ;
- l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg qui dessert l'ensemble des capitales européennes ;



Positionnement du projet Euro3Lys vis-à-vis des infrastructures de transport

3.2.4 Un projet multi-partenarial mixant des opérations de développement urbain et de mobilité

Le projet, qui fait l'objet d'un concept urbain global, concentre différentes opérations d'aménagements prévoyant notamment l'implantation de nouvelles résidences, d'espaces tertiaires, d'un pôle de loisirs et de commerces ainsi que des opérations liées aux infrastructures de transport.

Ces différentes opérations sont portées par des maîtres d'ouvrage différents et s'inscrivent dans des temporalités distinctes. Néanmoins, du fait de leur proximité et de leurs interfaces fonctionnelles, une forte coopération est mise en œuvre entre les acteurs afin de garantir la cohérence intrinsèque de chaque opération ainsi que la cohérence d'ensemble du territoire aménagé. Cette coopération est également garante de la préservation des enjeux environnementaux du territoire sur lequel s'implantent ces opérations.

Le projet Euro3Lys compte cinq opérations présentant des interfaces et des liens fonctionnels entre elles pouvant être regroupées comme suit :

- ▶ **Des opérations de développement** : aménagement de surfaces tertiaires, culturelles, de commerces, de loisirs, de résidences, ainsi que des espaces naturels et paysagers :
 - ▶ Technoport (objet du présent dossier de création) : dont en partie sud l'opération du Pôle de loisirs et de commerces ;
 - ▶ Quartier du Lys ;

- ▶ **Des opérations concernant la mobilité**, qui assureront la desserte des opérations de développement, mais aussi la fluidification des trafics et la sécurisation des déplacements dans la zone :
 - ▶ Extension du tramway :
 - ▶ Phase 1 : de la gare de Saint-Louis jusqu'au Pôle de loisirs et de commerces ;
 - ▶ Phase 2 : du Pôle de loisirs et de commerces jusqu'à l'EuroAirport.
 - ▶ Aménagements routiers (5A3F).



Localisation des opérations du projet Euro3Lys
(Source : SLA-Février 2019)

Légende	
SLA	Saint-Louis Agglomération
CD 68	Conseil Départemental du Haut-Rhin
EAP	EuroAirport
5A3F	Amélioration des Accès Autoroute-Agglomération des 3 Frontières

3.2.5 Une programmation pour rééquilibrer les flux économiques défavorables à la partie française de l'agglomération trinationale

- **L'objectif principal des élus français est de maintenir et renforcer l'attractivité de la partie française de l'agglomération dans un territoire en pleine mutation.**

Saint-Louis Agglomération (SLA) est une zone d'interface géographique internationale privilégiée et spécifique grâce à :

- ▶ Sa situation géographique rhénane transfrontalière ;
- ▶ Son maillage par un réseau très complet d'infrastructures de transport de premier plan, et qui poursuivent leur développement : EuroAirport (aéroport binational), gare, tramway transfrontalier, port, axes routiers structurants ;
- ▶ Aux caractéristiques socio-démographiques de ses habitants (données INSEE 2015) : surreprésentation de cadres, travailleurs frontaliers (50 % des actifs), expatriés (plus de 140 nationalités), fort pouvoir d'achat (+60 % du revenu moyen national).

Si ces caractéristiques positionnent incontestablement Saint-Louis Agglomération comme un hub trinational, son territoire se démarque également par la diversité de son tissu économique, caractérisé par un solide et remarquable socle industriel. La force de cette base industrielle repose sur :

- ▶ La diversité des activités stratégiques implantées : pharmaceutique et cosmétique, métrologie, mécanique et électronique, aéronautique, chimie et plasturgie ;
- ▶ La présence de grands comptes industriels leader sur leur marché respectif ;
- ▶ L'importance des capitaux étrangers, particulièrement suisses et allemands ;
- ▶ Une forte proportion des parts de marché à l'export.

Ces spécificités témoignent du degré d'ouverture du tissu économique du territoire, et sont les facteurs de l'accélération des investissements industriels observés depuis 2015. En effet, près de 100 000 m² de nouvelles surfaces de production industrielle ont été développées et plus de 100 000 m² supplémentaires se développeront d'ici 5 ans. D'ici 2022, plus de 500 millions d'euros d'investissements industriels auront été réalisés sur l'agglomération, répartis entre les principaux secteurs d'activités.

Ces investissements se concentrent principalement sur plus de 70 hectares de foncier, au sein des 3 Parcs d'activités industriels qui encadrent directement le site du Technoport : l'EuroEastPark au nord, le Technoparc au Sud, la plateforme industrielle aéronautique de l'EuroAirport à l'Ouest. Cette dernière dispose encore d'une réserve foncière de développement à vocation industrielle de plus de 80 hectares.

L'Eurodistrict dans son ensemble développe de nombreux projets de haut niveau allant de la création de nouveaux centres de recherche à la construction d'infrastructures de déplacement de nouvelle génération.

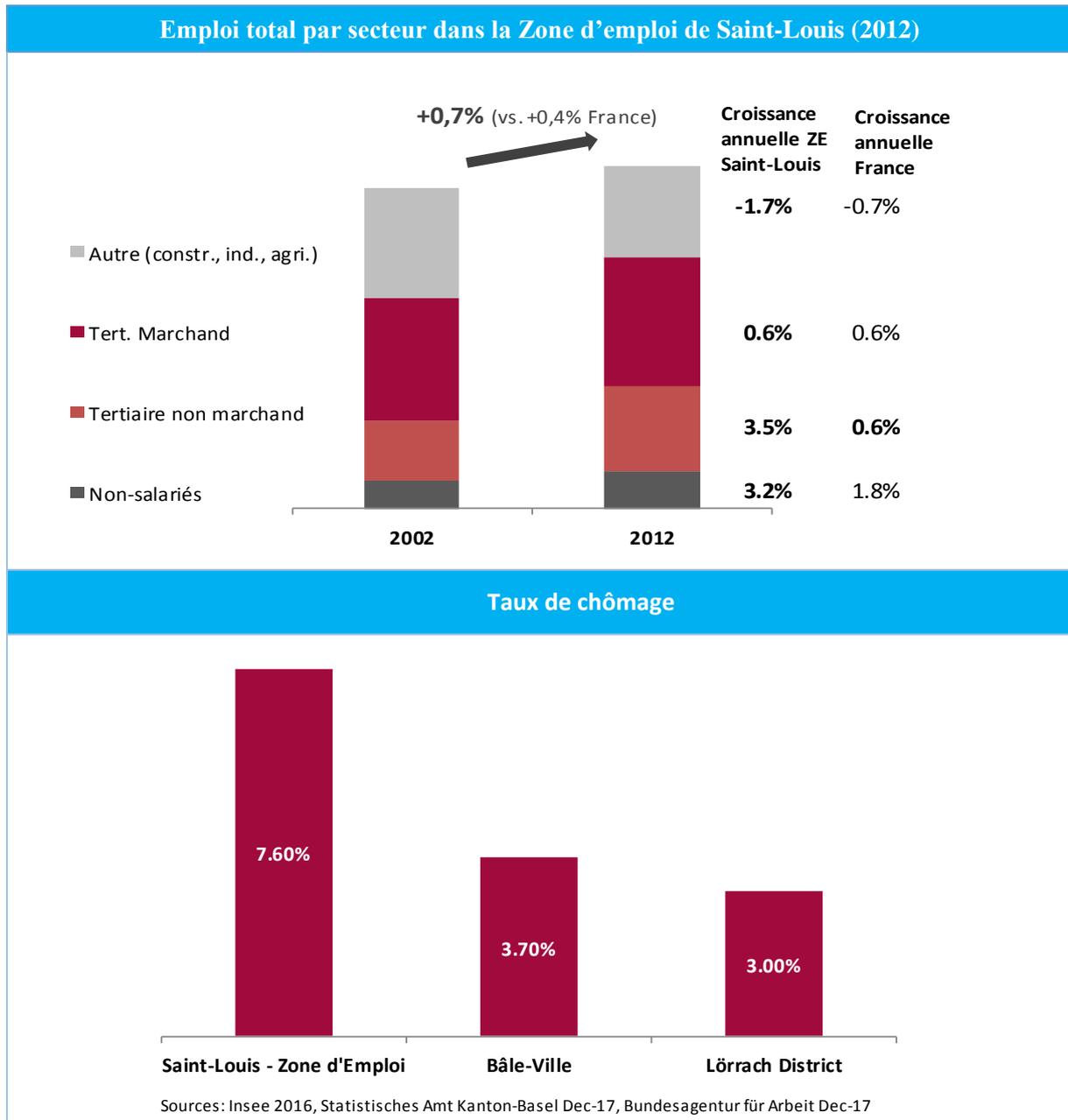
Le projet des élus français du secteur des trois frontières, soutenu très activement par le Conseil départemental du Haut-Rhin, membre du Syndicat Mixte à l'Aménagement du Technoport [SMAT], s'inscrit ainsi dans cette même logique de développement de projets de haut niveau, et dans une logique de rééquilibrage des flux économiques nationaux et trinationaux au bénéfice de la partie française de l'agglomération trinationale de Bâle.

En effet, si le positionnement trinational privilégié du territoire est facteur d'un dynamisme industriel avéré, il ne se répercute pas suffisamment sur les autres secteurs d'activités économiques de Saint-Louis Agglomération. Ainsi, le tissu économique à l'échelle de la collectivité est significativement déséquilibré (données URSSAF 2015) :

- ▶ Forte majorité du nombre d'emplois dans la sphère des activités productives : **13 900 emplois** sur 22 300 emplois privés salariés soit 62,34 % ;
- ▶ Sous-représentation des activités tertiaires de services aux entreprises au regard de l'importance du tissu industriel : environ **1 500 emplois** ;
- ▶ Sous-développement du secteur des activités présentes (artisanat, commerce, services aux particuliers, tourisme et loisirs) au regard du potentiel de consommation constitué par une population cosmopolite à fort pouvoir d'achat, par la présence d'un aéroport dépassant les 8,5 millions de passagers et par une zone de chalandise trinationale : environ **7 200 emplois**.

Ce déséquilibre se double d'une faible densité de l'emploi sur le territoire qui s'établit à 69 emplois pour 100 actifs résidents occupés contre une moyenne à l'échelle de la Région Grand Est de plus de 90.

Par ailleurs, malgré un dynamisme de l'emploi plus important que la moyenne nationale, la zone d'emploi de Saint-Louis conserve un important taux de chômage en comparaison du canton voisin de Bâle-Ville (Suisse) et au district de Lörrach (Allemagne). La croissance de l'emploi au cours de ces dernières années a été principalement tirée, ces dernières années, par le tertiaire non-marchand (cf. figure ci-après).



*Données sur l'emploi et le chômage sur la Zone d'emploi de Saint-Louis
 (Sources : PWC – Etude socioéconomique 2015)*

Ces faiblesses s'expliquent par des flux nationaux et tri-nationaux défavorables à Saint-Louis Agglomération :

- ▶ **Flux d'emploi** : 50 % des actifs de Saint-Louis Agglomération sont frontaliers, travaillent en Suisse, exacerbant les problèmes de recrutement rencontrés par les entreprises du territoire.
- ▶ **Flux de formation** : les jeunes quittent l'Agglomération pour suivre leurs études car le territoire ne dispose pas d'une offre de formation de niveau bac +3 à +5, ni d'école privée internationale ou thématique.
- ▶ **Flux de service aux entreprises** : les industriels sont contraints de faire appel à des prestataires de service externes au territoire, car l'offre fait défaut sur Saint-Louis Agglomération.

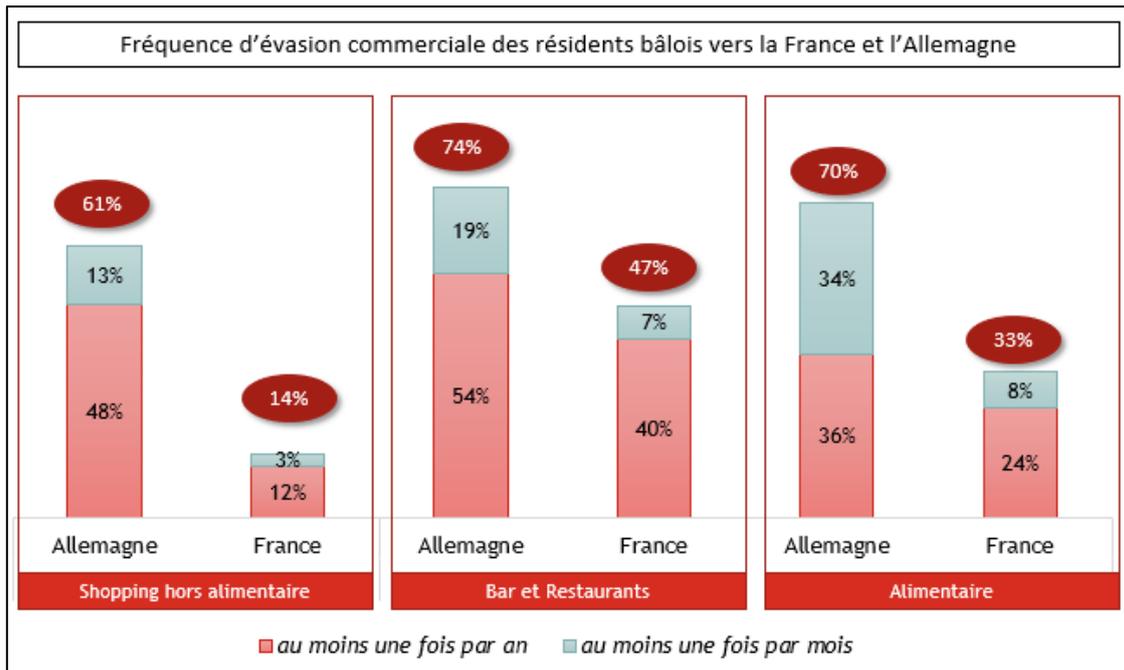
- ▶ **Flux commerciaux** : inadéquation entre l'offre commerciale du territoire (absence de grandes marques nationales, internationales et haut de gamme, déficit de concepts et de services innovants, absence de site polarisant qualitatif) et la demande des habitants de Saint-Louis Agglomération (cosmopolite à haut niveau de revenu) générant une très forte évasion commerciale, estimée pour le bassin d'emploi de Saint Louis à plus de 300 millions d'euros par an (enquête CCI 2012).
- ▶ **Flux touristiques** : quasi-absence de sites touristiques ou de loisirs structurants, bénéficiant d'une attractivité supra-territoriale, reposant sur un modèle économique pérenne et générant des nuitées. Le territoire subit aujourd'hui d'importants flux de transit (75 000 véhicules par jour et 8,6 millions de passagers à proximité immédiate du projet, données EAP et CD68) mais ces flux ne se transforment que très peu en flux de destination. Ce phénomène se matérialise notamment par une très forte évasion commerciale, d'emploi, et de tourisme.

En outre, SLA pâtit d'un déficit de notoriété qui complique les recrutements des entreprises cherchant à recruter de nouveaux salariés extérieurs au territoire (enquête entreprises SLA 2017). Ce déficit de notoriété se double d'un déficit d'attractivité, généré notamment par une offre insatisfaisante en matière de commerces, de loisirs et de formations.

- **Une agglomération à fort potentiel, ne bénéficiant pas d'équipement de loisirs et de commerces majeur**

En matière commerciale, le commerce local dans la zone d'emploi de Saint-Louis peine à répondre à tous les besoins : près de 30% des dépenses des ménages de la zone économique (environ 330 millions d'euros) ne sont pas dépensés dans la zone. L'évasion est d'autant plus importante sur les dépenses non-alimentaires (hors restauration et automobile) qui entraîne une perte d'environ 220 millions d'euros pour la zone. Cette évasion est aujourd'hui captée par deux biais principaux : Internet et le commerce transfrontalier (les centres commerciaux suisses et allemands captant la clientèle française)²

Au-delà de l'évasion commerciale, le commerce local ne réussit pas non plus à capter les flux étrangers. Ainsi pour les résidents bâlois, le commerce français reste une destination secondaire, derrière l'Allemagne qui a su tirer parti des dynamiques de la consommation transfrontalière. De même que les allemands sont plus enclins à consommer en Suisse (+5pts) qu'en France alors que les prix y sont en moyenne 30% plus élevés³. Il y a donc un vrai potentiel à faire venir cette clientèle étrangère pour qu'elle consomme en France et au sein du Technoport.



*Fréquence de l'évasion commerciale des résidents bâlois vers la France et l'Allemagne
 (Source : Etude EPFL 2017)*

Ces difficultés en matière de rétention et captation des flux, s'explique notamment par un déficit quantitatif d'équipements commerciaux au sein de l'agglomération bâloise. Ainsi, la figure ci-après démontre une sous-densité commerciale importante, et en particulier dans les activités de commerce hors commerce de proximité, affichant un indice de densité commerciale à 16,99 contre 27,61 en France métropolitaine.

Équipement commercial (pour 10 000 habitants)	AU Bâle (SUI) - Saint-Louis (partie française)	Métropole
Supermarché	1,82	1,72
Supérette	0,75	0,86
Épicerie	2,03	3,71
Boulangerie	3,95	7,18
Boucherie Charcuterie	2,78	3,43
Produits surgelés	0,21	0,24
Poissonnerie	0,00	0,44
Droguerie quincaillerie bricolage	1,50	1,26
Fleuriste	3,10	3,14
Coiffure	12,39	13,53
Banque, Caisse d'Épargne	6,41	5,29
Bureau de Poste	1,18	1,47
Agence immobilière	6,30	11,14
Blanchisserie-Teinturerie	0,96	1,83
Soins de beauté	10,68	7,59
Sous-total proximité	54,06	62,83
Magasin de vêtements	5,56	10,99
Magasin de chaussures	0,96	1,96
Parfumerie	0,85	1,32
Horlogerie Bijouterie	0,85	1,38
Librairie	1,28	2,54
Magasin d'articles de sports et de loisirs	1,50	3,13
Magasin d'électroménager et audio-vidéo	0,96	1,17
Magasin de meubles	1,60	2,13
Magasin d'équipements du foyer	1,92	2,03
Magasin de revêtements murs et sols	0,21	0,24
Vétérinaire	1,28	1,72
Sous-total commerce anormal	15,99	27,61
TOTAL GÉNÉRAL Hors restauration	71,04	90,43
Restaurant	22,33	30,59

*Densités commerciales (tous commerces) -Aire Urbaine de Bâle-Saint-Louis et France
(Source : INSEE-Base permanente des équipements 2015)*

Par ailleurs, l'agglomération bâloise ne dispose pas d'équipement majeur (> 40 000 m² GLA) dont la taille critique permettrait d'attirer des enseignes nationales et internationales non présentes dans l'agglomération et d'offrir une programmation variée proposant une offre culturelle et de loisirs en plus d'offre commerciale diversifiée.

Au sein de la ZAC du TECHNOPORT l'équipement commercial devra répondre à cet enjeu et proposer une programmation singulière et innovante pour devenir un vrai lieu de destination : lieux alternatifs mettant en valeur les spécificités du territoire et les savoir-faire locaux, développement de l'offre culturelle et des loisirs sportifs, renforcement de l'offre de restauration, lieux de sorties et bars. Cette programmation devra également contribuer à développer la profondeur de l'offre commerciale en faisant venir des enseignes non présentes sur la zone. Cette offre se construira en complémentarité avec l'offre existante.

- **Euro3Lys, une réponse aux enjeux d'attractivité et de rééquilibrage des flux sur le territoire**

Dans le cadre de sa stratégie d'intervention économique, Saint-Louis Agglomération a décidé de s'engager dans une politique de rééquilibrage de ces flux avec un double objectif :

- ▶ Relocaliser sur Saint-Louis Agglomération les flux sortants : contribuer à endiguer les phénomènes conséquents de départ des travailleurs et des jeunes, d'évasion touristique et commerciale, de recours à des prestataires extérieurs au territoire.
- ▶ Créer de nouveaux flux entrants générateurs de valeur ajoutée : capter sur le territoire de nouvelles richesses générées par les habitants résidents à l'extérieur du périmètre de l'Agglomération.

Dans la déclinaison commerce de cette stratégie, l'Agglomération a également décidé de s'engager dans une politique du commerce qui combine des actions destinées au maintien et au développement du commerce de proximité sur l'ensemble du territoire, et au soutien du développement équilibré et qualitatif des sites commerciaux structurants, et à l'implantation d'un site de destination commerciale haut de gamme.

La stratégie d'intervention économique de Saint-Louis Agglomération et sa déclinaison commerce ont été adoptées respectivement les 20 décembre 2017 et 19 décembre 2018 à l'unanimité des 78 conseillers communautaires de Saint-Louis Agglomération.

Pour atteindre l'ensemble de ces objectifs, il y a nécessité à s'engager dans une stratégie de déploiement et de montée en gamme de nouvelles offres foncières et immobilières au sein du projet Euro3Lys.

Il permettra de développer cette nouvelle offre destinée à accueillir :

- ▶ De l'activité économique tertiaire : prestataires de service et offreurs de solution aux entreprises ;
- ▶ De l'activité commerciale polarisante et qualitative qui réponde aux attentes des habitants et qui soit capable de générer de l'attractivité commerciale extra-territoriale ;
- ▶ Des activités touristiques et de loisirs attractifs territorialement mais également pour le tourisme d'affaire et de loisir ;
- ▶ Des activités d'enseignement et de formation telles que des écoles privées pour répondre aux forts besoins de recrutement des entreprises du territoire.

L'offre déployée sur Euro3Lys en matière de R&D, de formation, d'entrepreneuriat, de tourisme, de commerces et de loisirs et la connexion directe d'Euro3Lys aux meilleures infrastructures de transport le positionnera comme un véritable quartier d'affaires capable de relocaliser les flux économiques et commerciaux, d'en générer de nouvelles sources de richesse et d'emplois, de répondre aux besoins des habitants et des entreprises présents et futurs du territoire et d'alimenter son moteur industriel.

Cette offre économique, et particulièrement celle en matière de commerces et de loisirs, sera réalisée en maximisant les effets multiplicateurs des projets sur l'écosystème local et les synergies avec ce dernier. La présence d'un pôle de commerces et de loisirs multi-thématiques et qualitatif permettra de transformer une partie des importants flux de transit aujourd'hui subit par le territoire (75 000 véhicules par jour et 8,6 millions de passagers à proximité immédiate du projet, données EAP et CD68) en flux de destination, et de relocaliser une part importante

de la forte évacuation commerciale en répondant à la demande non satisfaite des habitants actuels et futurs du territoire de SLA (15 600 logements neufs d'ici 2040, données SCoT). La complémentarité et l'adéquation de l'offre aux besoins spécifiques du territoire feront l'objet d'un travail en concertation avec les acteurs locaux dans le cadre d'un comité de préfiguration multi-partenarial préalablement aux dépôts des futures demandes d'autorisations nécessaires à la réalisation des projets.

Les emplois attendus générés par les activités développées sur Euro3lys sont évalués à plus de 1 500 emplois dans le commerce et les loisirs et à environ 6 900 emplois (dont 2500 au sein de la ZAC du TECHNOPORT) dans le tertiaire (activités d'enseignement, de prestation de services, de recherche-développement). Euro3lys contribuera à renforcer la densité et la concentration de l'emploi sur le territoire afin de diminuer la dépendance de ce dernier au marché suisse du travail.

Les besoins de Saint-Louis Agglomération en logements et en loisirs nécessitent le développement de zones urbaines diversifiées. En conséquence, Euro3lys accompagnera la croissance démographique de l'agglomération par la création de nouveaux lieux de résidence. Euro3lys se donne également pour objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants à travers la création de nouveaux lieux de loisirs sportifs et culturels avec notamment la création d'un espace naturel et de détente d'environ 20 hectares localisé au sein de la future ZAC du TECHNOPORT proche des zones urbanisées, et ouvert aux habitants et salariés de ces secteurs.

Euro3lys, qui marquera l'entrée du territoire depuis l'ensemble des grandes infrastructures de transport, est la vitrine de l'ambition de SLA. Il soutiendra le fort développement industriel à proximité immédiate et constituera un pôle de rayonnement économique supra territorial qui renforcera le dynamisme, l'attractivité et la notoriété de l'ensemble du territoire au niveau national et trinational.

3.2.6 Des opérations de mobilité pour répondre aux besoins des nouvelles constructions et à la congestion routière actuelle

Les nouvelles constructions vont générer de nouveaux flux de déplacement dans un secteur déjà congestionné. Le projet Euro3lys comprend donc 2 opérations d'infrastructure pour faire face à ces nouveaux besoins de mobilité :

- ▶ **L'extension du Tram 3**, depuis la gare de Saint-Louis jusqu'à l'EuroAirport, permettra à la fois de créer une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle et à plus large échelle d'améliorer l'offre en transport en commun de Saint-Louis Agglomération. Par ce biais sera créée une liaison en site propre entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport qui permettra également de s'affranchir des conditions de circulation sur le réseau routier ;
- ▶ Le projet **5A3F** qui permettra de supprimer le point de congestion routière actuel formé par l'échangeur A35/RD105 et en améliorer la sécurité. Il sera également dimensionné pour faire face aux nouveaux trafics routiers générés par les futures constructions.

EURO3LYS vise à inscrire pleinement Saint-Louis Agglomération dans la dynamique bâloise et à mieux tirer parti de son positionnement géographique en créant côté français, sur un secteur bénéficiant d'une accessibilité exceptionnelle, un pôle de développement économique d'envergure métropolitaine.

Le programme des constructions a pour objectif principal de rééquilibrer les flux économiques nationaux et internationaux défavorables à la partie française. Il vise également à améliorer la qualité de vie des habitants, notamment à travers la création d'un grand parc paysager, et à accompagner la croissance démographique de l'agglomération par la création de nouveaux lieux de résidence et de nouveaux lieux de loisirs, sportifs et culturels.

Le projet comprend également des opérations de mobilité :

- **pour répondre aux nouveaux besoins générés par les constructions projetées en donnant la priorité à une mobilité durable (transports publics, mobilité douce, ...) ;**
- **pour résorber la congestion routière actuelle du secteur concerné (A35/RD105) et sécuriser les conditions de circulation.**

3.3 Objet et justification de l'opération d'aménagement du TECHNOPORT

Le Technoport a pour objet de « redessiner » la porte d'entrée de la partie française de l'agglomération bâloise. Cet important délaissé, dévolu par le passé à une exploitation de gravière comblée par des matériaux inertes doit devenir, à la faveur d'une importante opération de requalification, un **pôle de développement majeur pour** l'ensemble de l'agglomération, sur un périmètre particulièrement stratégique, situé à l'entrée de la Suisse, le long de l'A35, directement connecté à une gare fréquentée par plus d'un million de passagers chaque année et voisin de l'EuroAirport.

Cette opération qui sera menée en plusieurs phases successives prévoit l'aménagement de **surfaces tertiaires, de commerces, de loisirs, d'hébergement hôtelier, d'activités de recherche et développement, d'enseignement et de formation ainsi que des espaces naturels et paysagers.**

Saint-Louis Agglomération (SLA) entend valoriser cet important foncier situé face à l'EuroAirport et connecté aux **moyens de déplacement les plus performants d'Alsace**, afin de créer un véritable « pôle de croissance » niché dans un parc en devenir.

Le point de départ de cet aménagement repose sur le développement d'un Pôle de loisirs et de commerce dénommé « 3 Pays » dans sa partie sud. Cette opération, orientée vers une clientèle internationale exigeante, aspire à devenir l'un des Pôle de loisirs et de commerce de référence de l'agglomération Bâloise, avec une zone d'attraction allant jusqu'à 1h en voiture du côté français, 45 minutes du côté suisse et allemand.

Première étape d'un aménagement global, intégrant notamment une liaison en transport en commun vers son site propre (nouvelle extension de la ligne 3 du tramway), le projet se structurera, dans sa partie Nord, autour de la mise en place d'un **vaste espace paysager** à même d'accueillir, dans un second temps, un centre tertiaire ainsi qu'un golf.

Justification de l'opération du TECHNOPORT

L'opération d'aménagement du TECHNOPORT est une composante du projet Euro3Lys décrit et justifié ci-dessus. La justification de l'opération d'aménagement du TECHNOPORT se confond avec celle d'Euro3Lys décrite ci-dessus au paragraphe 3.2.

En particulier, elle vise à développer, avec le futur quartier du Lys, un pôle économique majeur dans la partie Française de l'Agglomération trinationale et à rééquilibrer les flux économiques nationaux et internationaux, défavorables à la partie française en matière d'emplois, de formations, de services aux entreprises, de flux commerciaux et touristiques.

Pour répondre à ces enjeux, la ZAC du TECHNOPORT accueillera des surfaces tertiaires et de loisirs, de résidences hôtelières, ainsi que le Pôle de Loisirs et de Commerces.

L'aménagement d'un grand parc paysager au sein de la ZAC du TECHNOPORT a pour objectif de créer dans la partie urbaine la plus dense de Saint Louis Agglomération, un vaste espace de détente et de loisirs à destination d'une part, des usagers des futures constructions d'Euro3lys, et d'autre part, de manière beaucoup plus large à destination des habitants et salariés des secteurs avoisinants.

A travers la création de ce futur parc, l'opération du TECHNOPORT contribuera à améliorer la qualité de vie des habitants du territoire et des usagers d'Euro3lys.

Le choix de la localisation du projet de la ZAC du TECHNOPORT, s'inscrit dans la justification globale du choix de la localisation du projet Euro3lys. Cette localisation a été déterminée en fonction des orientations définies dans les documents de planification territoriaux, tant à l'échelle de l'Agglomération trinationale de Bâle qu'à celle du territoire de Saint-Louis Agglomération et en fonction de l'accessibilité du site. La justification détaillée du choix de la localisation d'Euro3Lys figure au chapitre 2, paragraphe 3.1 du fascicule III de l'évaluation environnementale.

3.4 Choix de la procédure de création de la ZAC du Technoport

La procédure d'urbanisme envisagée pour la réalisation du Technoport est celle de la zone d'aménagement concerté (ZAC) qui est définie par l'article L 311-1 du Code de l'urbanisme comme étant « *une zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés.* »

La notion d'aménagement citée par l'article L 311-1 est quant à elle définie à l'article L300-1 du Code de l'urbanisme qui énonce que les actions ou opérations d'aménagement ont « pour objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité et l'habitat indigne ou dangereux, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels.

L'aménagement [...] désigne l'ensemble des actes des collectivités locales ou des établissements publics de coopération intercommunale qui visent, dans le cadre de leurs compétences, d'une part, à conduire ou à autoriser des actions ou des opérations définies dans l'alinéa précédent et, d'autre part, à assurer l'harmonisation de ces actions ou de ces opérations. »

Le projet du TECHNOPORT répond pleinement à ces définitions.

Par ailleurs, parmi les différentes procédures d'aménagement prévues par le Code de l'Urbanisme, la procédure de ZAC paraît particulièrement adaptée au projet du TECHNOPORT dans la mesure où :

- elle permet la réalisation d'opérations d'aménagement d'envergure en conservant une souplesse importante dans le phasage des différentes composantes de l'opération, et permet les évolutions de projets propres à ce type d'opérations.
- elle permet l'intervention et le financement par plusieurs maîtres d'ouvrage dans le cadre du programme des équipements publics de la ZAC
- elle admet un régime adapté de participation des constructeurs au financement des équipements dont ils bénéficient.
- le travail engagé avec des partenaires économiques souhaitant s'implanter sur le Technoport sera facilité par la mise en place d'une **procédure d'urbanisme unique** qui génèrera également un traitement global des aspects environnementaux (notamment de la procédure IOTA).

Pour toutes ces raisons, il a été décidé de procéder à la création de la ZAC du Technoport.

4. Description de l'état du site et de son environnement

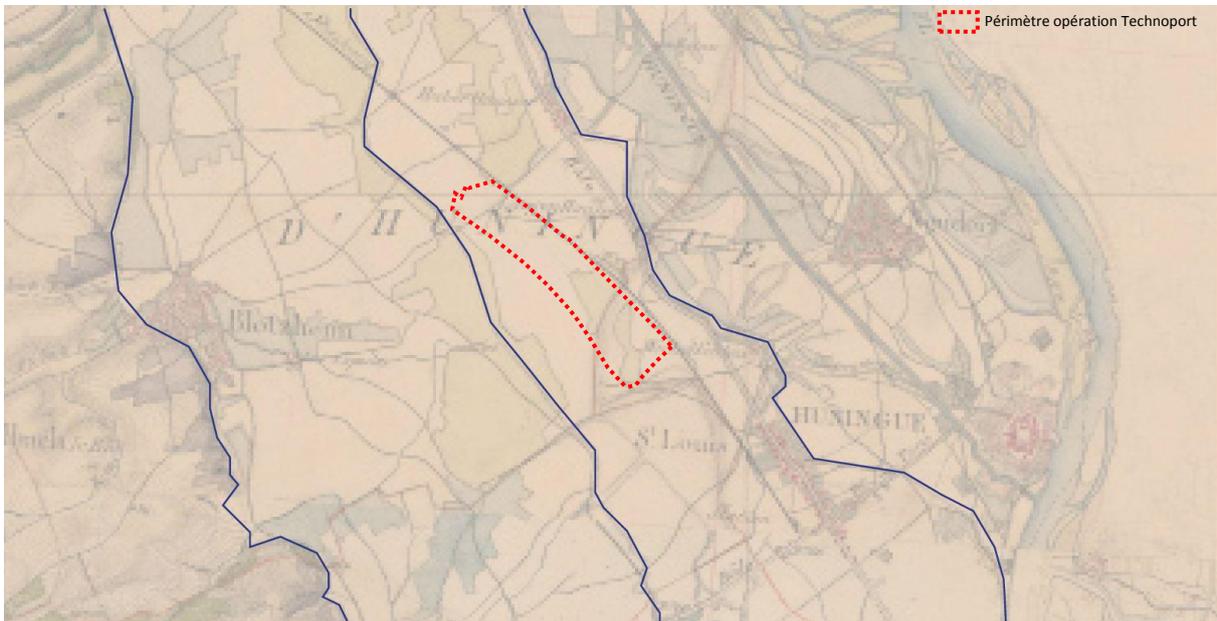
4.1 Milieu physique

Le relief

Le site prend place dans le **grand paysage** entre les massifs des Vosges, du Jura et de la Forêt Noire, en transition entre le Sundgau et le Rhin.

Au cœur de la plaine rhénane, séparant les Vosges à l'ouest, de la Forêt Noire à l'est, le Technoport s'inscrit sur une terrasse du Rhin selon un **axe global nord-sud**.

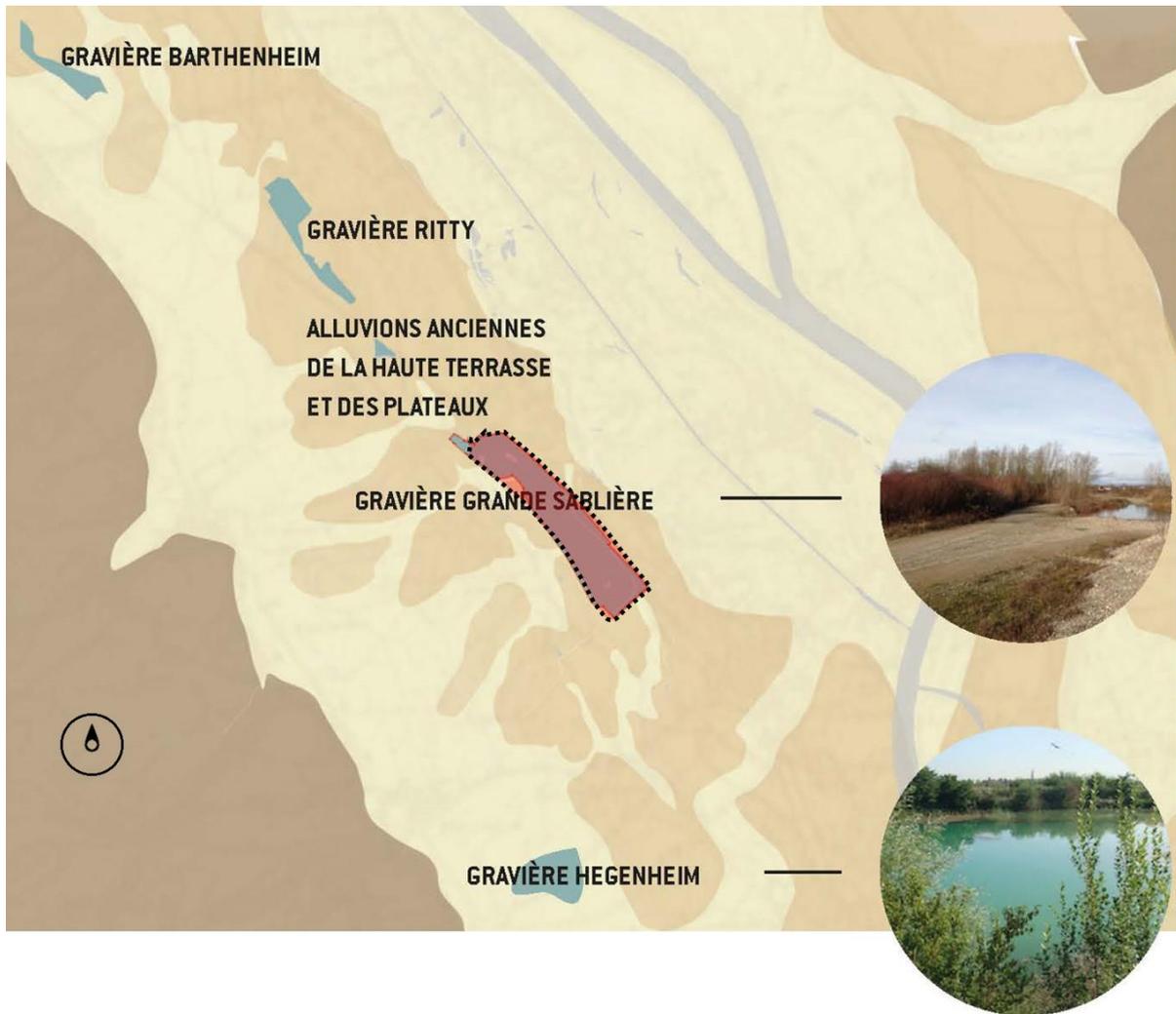
La vallée du Rhin, ou fossé rhénan, s'est formée par dissociation puis éloignement symétrique des massifs des Vosges et de la Forêt Noire. Si le sous-sol alluvionnaire du Technoport témoigne de sa ancienne situation de lit du fleuve, les mouvements géologiques l'ont depuis longtemps soulevés en position de belvédère, en terrasse sur la vallée.



Carte de l'état-major figurant les terrasses du Rhin (1820-1866)

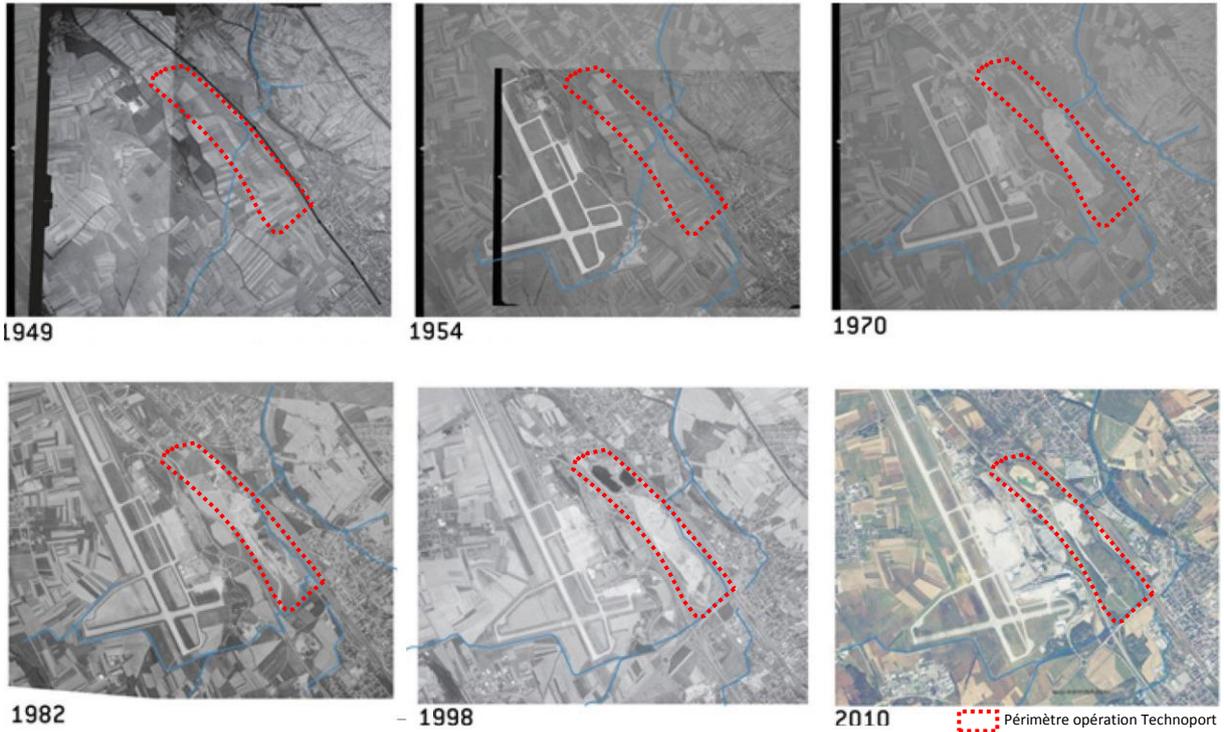
En contrebas de ce belvédère, un paysage de méandres évoluait avec la migration d'îles éphémères, par sédimentations successives. Ce paysage disparut suite à la canalisation progressive du fleuve au 19^{ème} et 20^{ème} siècle, assurant la navigabilité du fleuve jusqu'à Bâle. Cette route fluviale favorisa l'essor de

la Ville aux confins de navigabilité du Rhin qui devint une porte fluviale de la Suisse. Situé à proximité du site, la réserve naturelle de la petite Camargue alsacienne est un vestige de cette ancienne dynamique fluviale. L'exploitation du site en gravière s'inscrit par ailleurs dans un réseau local de gravières suivant la terrasse du Rhin en question.



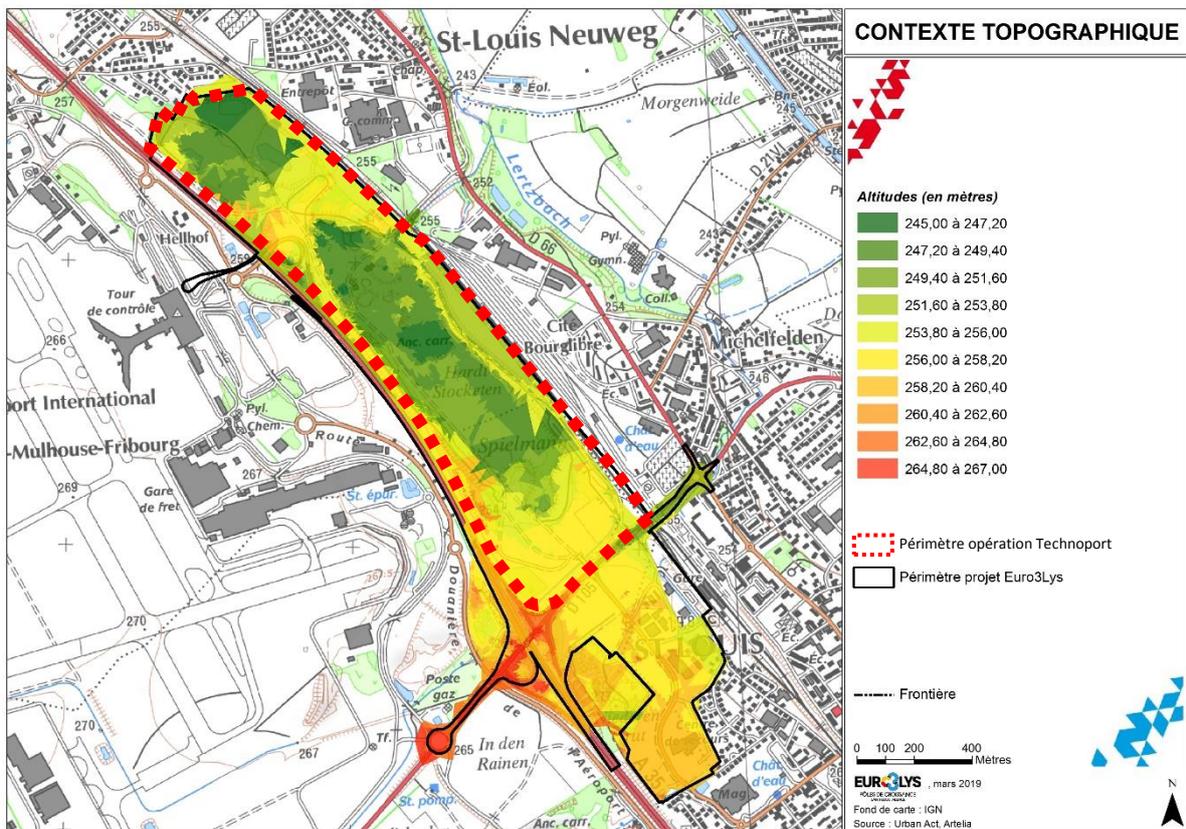
Carte de situation du site, allongé sur une terrasse du Rhin, ponctué de gravières.

La topographie originelle du Technoport est donc plane. Le creusement d'un fossé pour y dévier le Liesbach ainsi que l'exploitation des gravières du site ont eu raison de cette topographie originelle et ont généré d'importantes déclivités aujourd'hui visibles.



Evolution du site par photographies aériennes de 1949 à 2010

Enfermées dans des infrastructures nord-sud, le creusement de l'espace vide a abouti à la création d'une forme de 'val'. Cette **topographie de vallée** est aujourd'hui un élément caractéristique du site.



Plan du contexte topographique

Cette topographie complexe est très intéressante d'un point de vue du paysage et des ambiances mais **ne permet pas un aménagement classique** de lots et d'espaces publics sans transformation importante du nivellement.

Les éléments constitutifs du territoire

Le site présente aujourd'hui un caractère inerte et inhospitalier des espaces qu'il recouvre :

- une grande partie de site est constituée de deux anciennes gravières. La gravière nord est toujours en cours de comblement. La gravière sud ne fait plus l'objet que de surface de stockage temporaire de matériaux. Elle présente une surface très minérale et inerte, peu propice à l'implantation de milieux naturels ou humains.

- le Liesbach est actuellement canalisé en hauteur du site, dans une emprise ne permettant le développement d'aucun milieu et freinant le transit de la faune et de la flore à travers un parcours contraint et artificialisé.

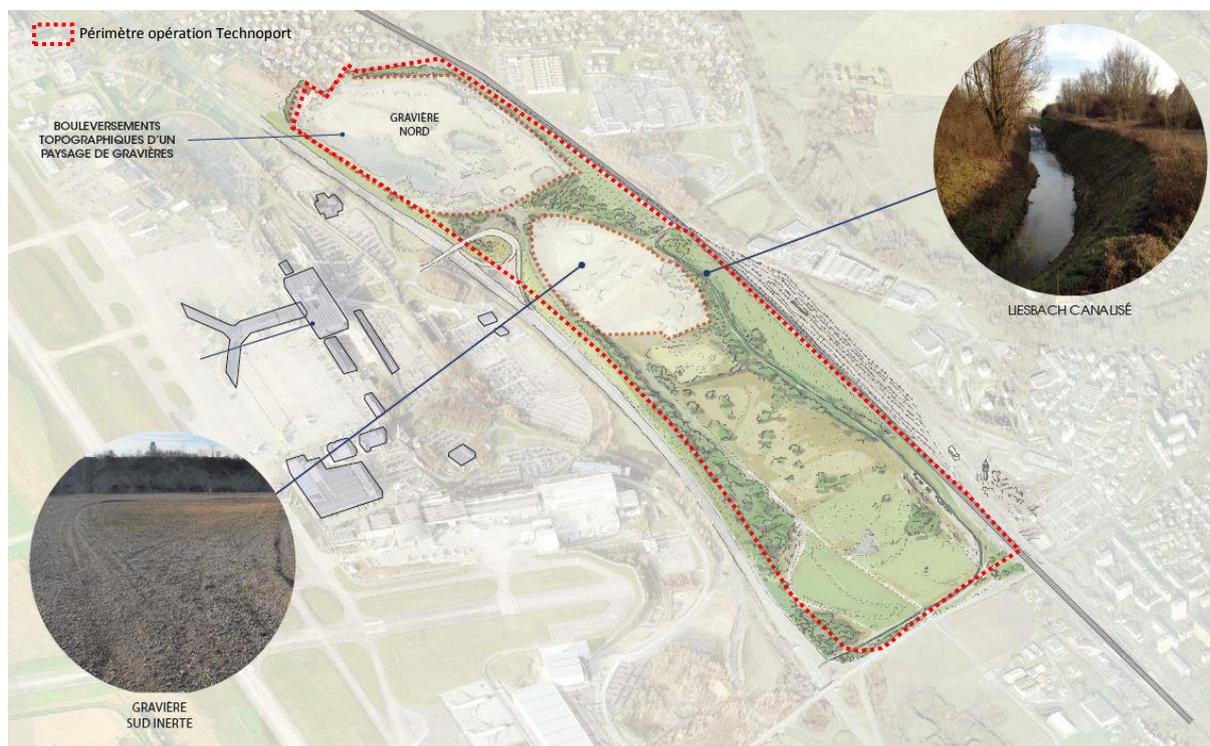


Schéma des éléments constitutifs du site de projet



Photographie de la gravière actuelle



Photographie de boisements pionniers spontanés en frange, sur les hauteurs de la gravière centrale

Le contexte géologique

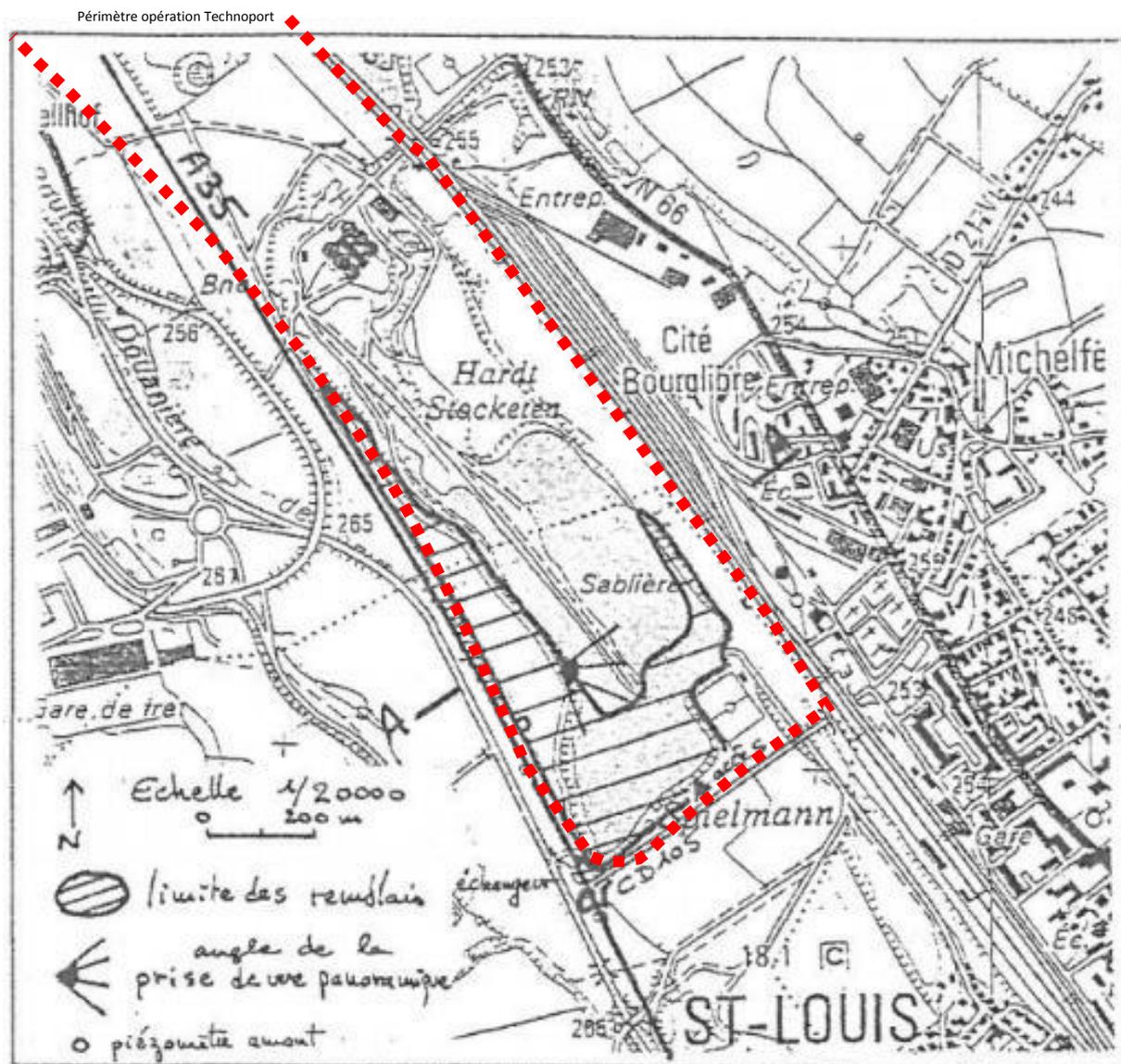
Le territoire de Saint Louis Agglomération s'inscrit dans la **partie sud du fossé rhénan**, cerné à l'ouest par les Vosges, à l'est par le massif de la Forêt-Noire et au sud par le Jura.

Les formations susceptibles d'être rencontrées au droit de la zone d'étude sous d'éventuels remblais/déchets sont les suivantes, depuis la surface vers la profondeur :

-alluvions récentes, constituées par des sables, graviers, limons, parfois tourbeux, pouvant recouvrir les alluvions anciennes, mais peu présentes au droit de la zone d'étude.

-alluvions anciennes de la basse terrasse rhénane, constituées de sables limoneux à graveleux ; avec parfois des blocs de plus de trente centimètres. L'épaisseur de ces alluvions peut atteindre 20 à 25 m.
 -marnes d'âge oligocène dont le toit est localisé aux environs de 25 m de profondeur au niveau de la zone d'étude.

L'étude historique du site montre que les formations naturelles alluviales ont été exploitées en carrières, notamment la grande Sablière de Saint-Louis sur environ 10 m d'épaisseur, et ont donc été remplacées par des **remblais très hétérogènes**.



Délimitation des remblais de la Grande Sablière de Saint-Louis – source BASOL

Au droit de la grande Sablière, au sud du Technoport, les matériaux de remblayage, autre que ceux de l'exploitation elle-même, étaient constitués par de la terre végétale, des déblais de démolition « exempts de matière polluante », selon la réglementation applicable aux ICPE.

Un diagnostic environnemental a d'ores et déjà été mené sur ce secteur qui correspond à l'emprise foncière du projet 3 Pays. Ce diagnostic n'a pas révélé de pollutions majeures et a conclu en substance à la compatibilité sanitaire des sols avec le projet 3 PAYS.

Des investigations complémentaires seront à mener sur la partie Nord toujours en activité.

Les eaux souterraines

Les alluvions rhénanes sont le siège d'une importante nappe souterraine, transfrontalière, constituant le premier réservoir d'eau souterraine en Europe. Ce réservoir est notamment alimenté par les précipitations et les infiltrations des eaux de ruissellement provenant des collines du Sundgau.

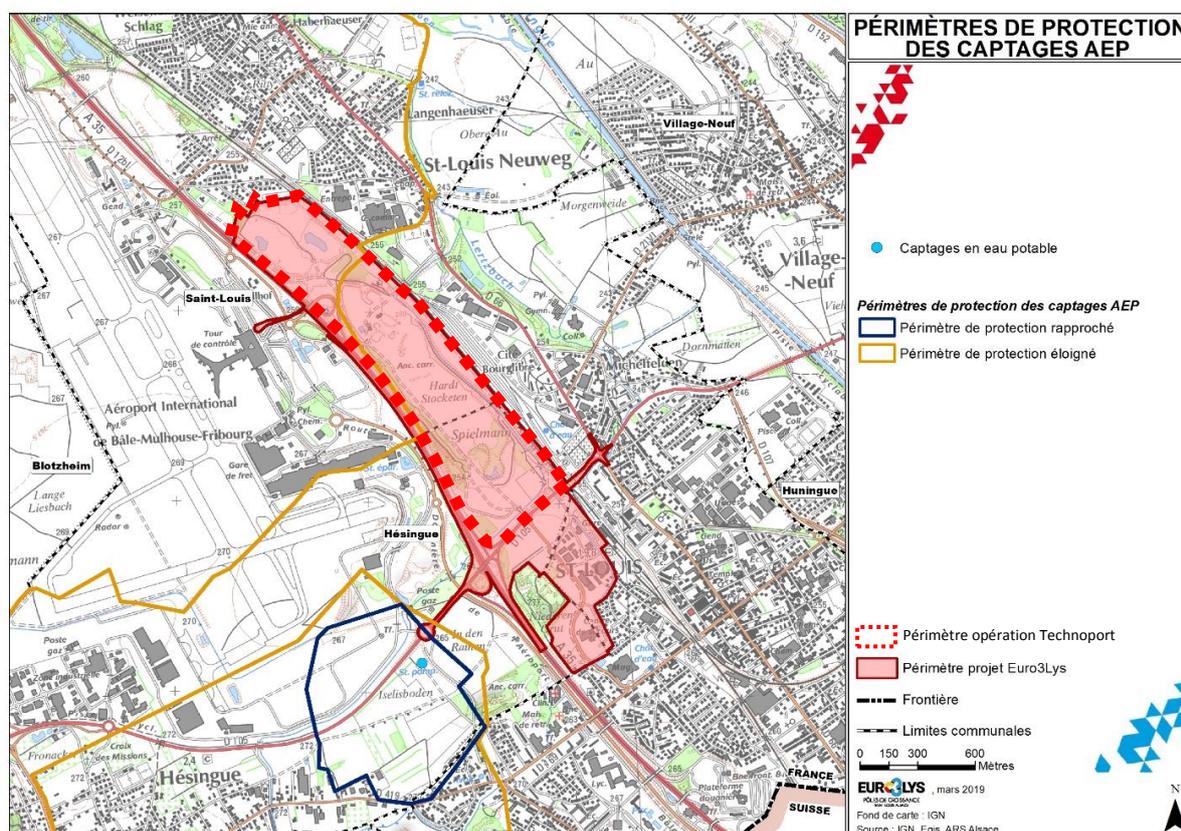
Le toit de la nappe serait situé entre 244 et 249 m au droit du site.

La nappe alluviale **s'écoule globalement vers le nord-est** au droit du Technoport avec un gradient de l'ordre de 2,7 à 3,5‰.

En matière de qualité de l'eau, les objectifs d'état pour la masse d'eau du « Pliocène de Haguenau et nappe d'Alsace » sont :

- le bon état quantitatif en 2015.
- le bon état chimique en 2027.

Lors de l'état initial, cette masse d'eau présentait un état chimique inférieur au bon état, compte-tenu notamment des nitrates, pesticides et chlorures, présents en excès dans la nappe.



Périmètres de protection des captages AEP

Un périmètre éloigné de protection des captages d'alimentation en eau potable est identifié au nord du Technoport.

Les enjeux liés à l'alimentation en eau potable concernent principalement la préservation qualitative et quantitative et la **non dégradation de la masse d'eau souterraine**.

Les eaux de surface

Le Liesbach longe le site du Technoport à l'Est, en suivant plus ou moins le tracé de la voie ferrée. Le ruisseau présente un **aspect artificialisé**. Quasiment rectiligne, son cours est parsemé de divers ouvrages. Les berges sont abruptes et accueillent une végétation épars.

Le Liesbach est bien souvent asséché, sauf lors d'épisode pluvieux intense.



Le Liesbach dans sa section courante

Le Liesbach présente les caractéristiques géométriques suivantes :

- Données générales sur le lit mineur :

Pente moyenne de 3,8‰ (dénivelé de 1,70 m sur 450 m de long),

Section moyenne de type trapézoïdal :

-Largeur à la base : 1,4 m,

-Largeur à plein bord : 10 m,

-Profondeur moyenne : 2,50 m,

Débit moyen évacuable à plein bord : 36,3 m³/s.

Un lit de basses eaux s'inscrit dans la largeur à la base, comme le montrent les photos suivantes :

-Largeur à la base : 0,5 m,

-Largeur à plein bord : 1,4 m,

-Profondeur moyenne : 0,5 m,
Un tel lit avec la pente moyenne permet d'évacuer un débit d'environ 336 l/s.

▪ Amont du site – Ouvrage sous l'A35 :

Cet ouvrage a une section rectangulaire de 3,40 m de large sur 4 m de haut en béton,
Le débit capable de l'ouvrage est de 31,7 m³/s,



Ouvrage hydraulique du Liesbach sous l'autoroute A35

▪ Aval du site - Ouvrage de passage sous la voie ferrée :

La section de cet ouvrage, est composite :

-En haut, une section semi circulaire.

-En bas, une section trapézoïdale

Avec la pente moyenne, le débit capable de l'ouvrage n'est plus que de 169,4 m³/s.

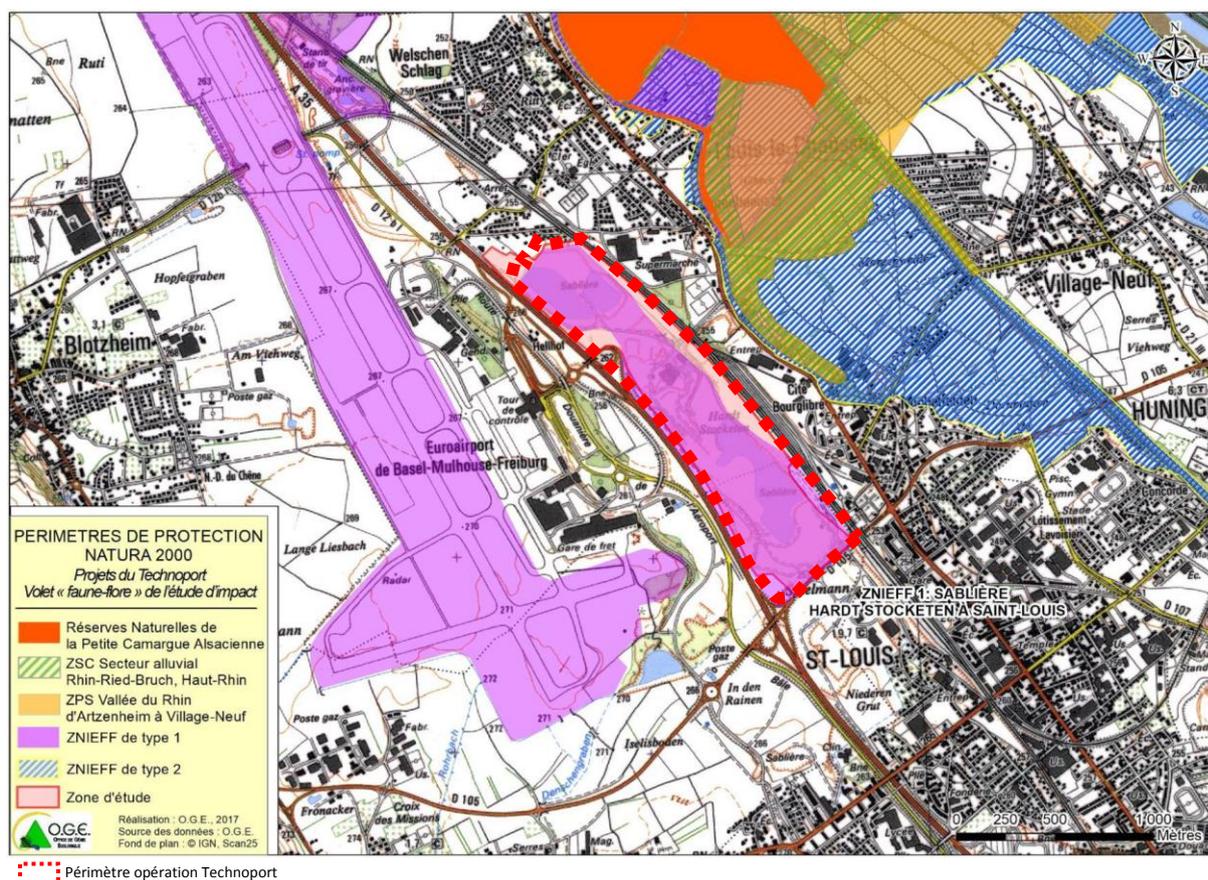


Ouvrage hydraulique du Liesbach sous la voie ferrée, voisin du passage inférieur du cheminement

La qualité des eaux du Liesbach est **médiocre** du fait d'une forte pollution par rejets domestiques et agricoles. Cette pollution est aggravée par une grande faiblesse des débits d'étiage qui accentue les concentrations en polluants.

4.2 Milieu naturel

Contexte environnemental



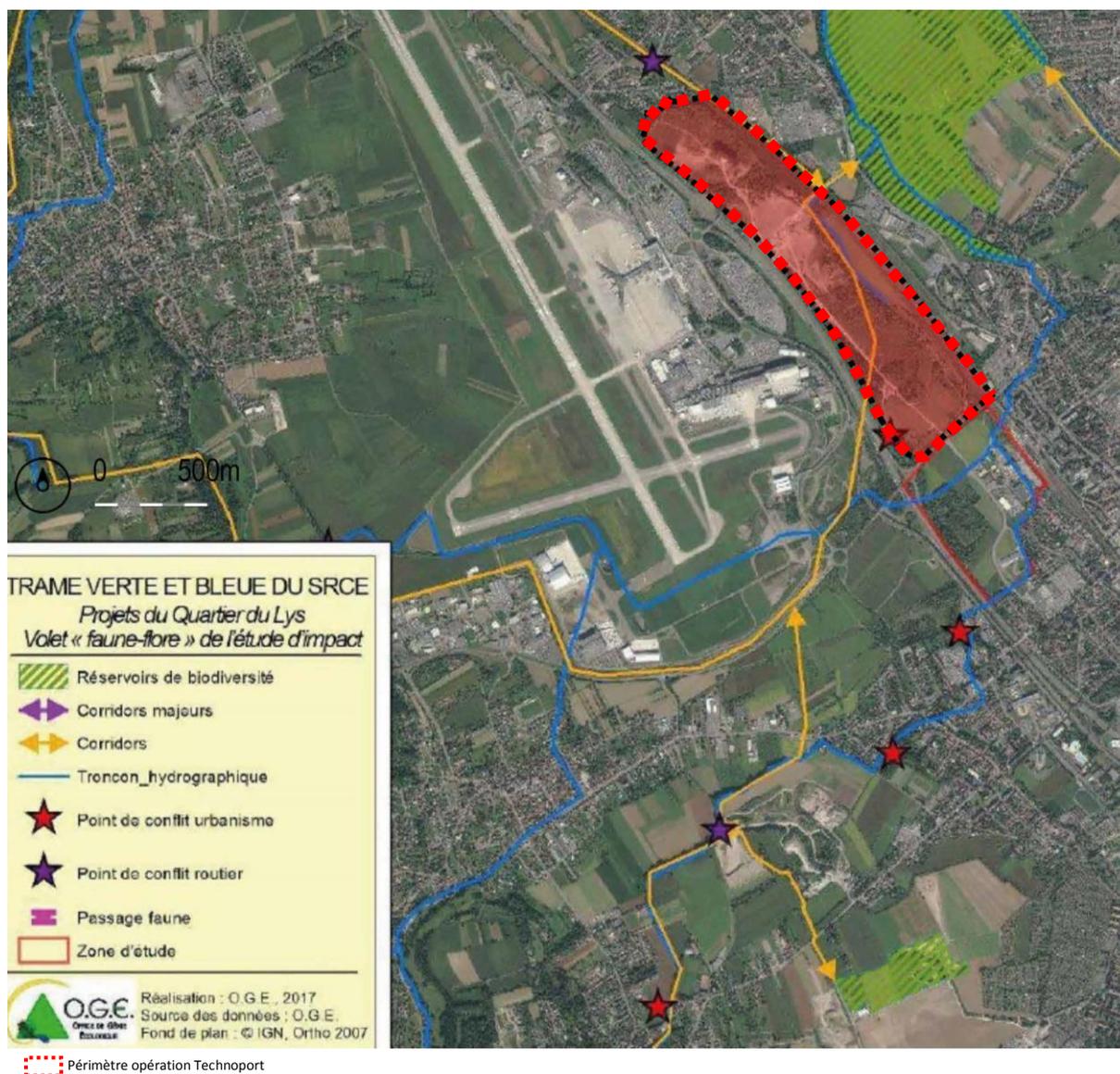
Cartographie des périmètres de protection Natura 2000

La zone d'étude inclut totalement une **ZNIEFF de type 1** « Sablière Hardt Stocketen à Saint-Louis », que l'on peut définir comme un secteur de grand intérêt biologique et écologique et comprend 26 espèces déterminantes, la plupart sans enjeux.

Toutefois, il ne s'agit pas d'un périmètre réglementaire, mais d'un outil de connaissance et de prise en compte de l'environnement dans les politiques.

Trois périmètres de protection sont présents à proximité de la zone d'étude :

- La réserve naturelle de la Petite Camargue Alsacienne à moins de 500 mètres, d'une surface de 904 hectares, elle est définie comme la première réserve naturelle d'Alsace.
- Le site Natura 2000 de la ZSC Secteur alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin
- Le site Natura 2000 de la Petite Camargue, ZPS Vallée du Rhin



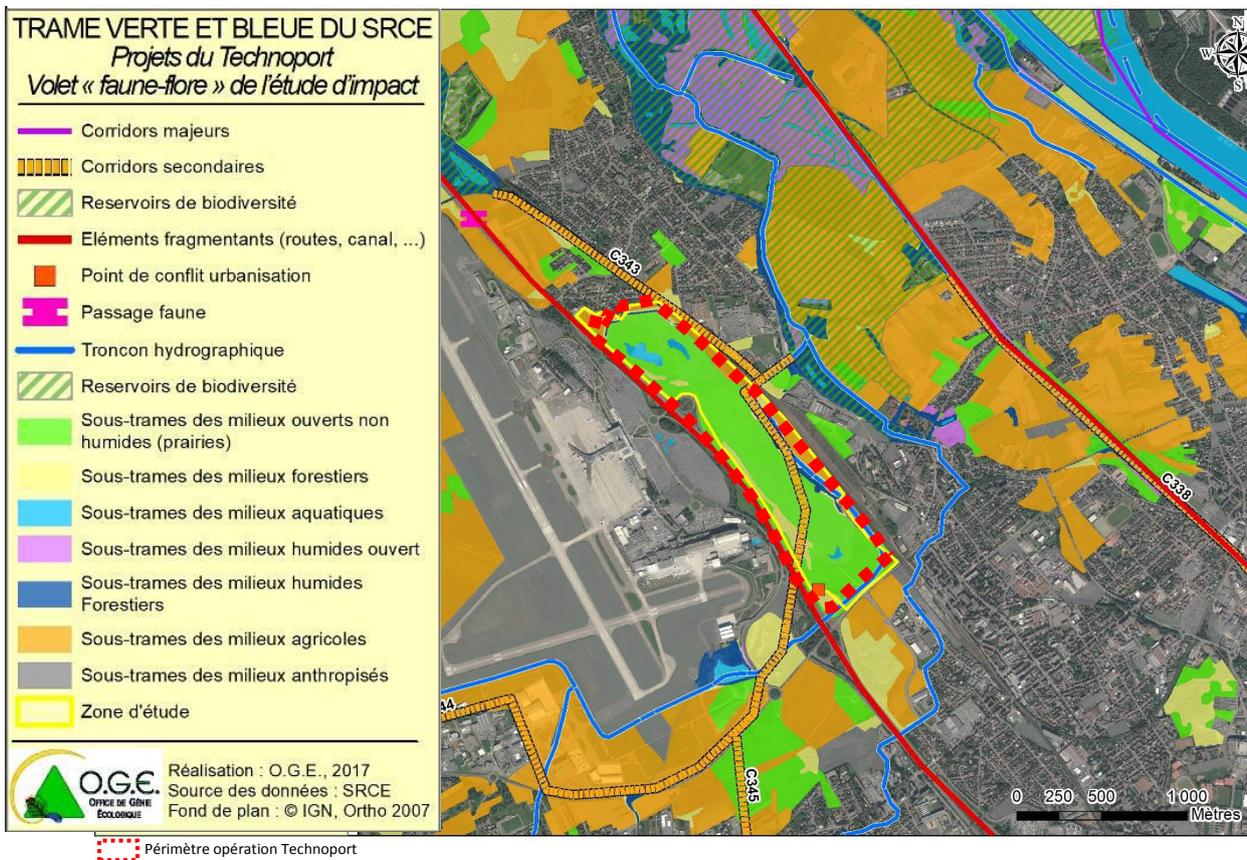
Cartographie de la trame verte et bleue du SRCE

En 2014, l'Alsace a défini 5 grands réseaux écologiques à développer dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). L'analyse du SRCE montre que le secteur étudié se trouve à proximité d'un **corridor écologique d'importance nationale** lié aux milieux rhénans.

Le Technoport est traversé par **deux corridors** identifiés dans le SRCE :

-Le corridor C343 ayant pour support la voie ferrée et le cours d'eau. Considéré comme étant en bon état et donc **à préserver**, il est concerné par les sous trames des milieux humides et xériques.

-Le corridor C344 qui a comme **support le Liesbach**. Ce corridor longe la RD105, franchit l'A35 et la longe pour rejoindre le Liesbach et traverser la voie ferrée, pour rejoindre ensuite le réservoir.



Cartographie de synthèse des trames verte et bleue

La zone d'étude constitue un **espace relais entre les réservoirs de biodiversité**. On constate que la continuité est aujourd'hui assurée dans l'enceinte de la sablière et dans les bermes de l'autoroute A35, qui sont des milieux secondaires favorables à une grande partie des espèces liées aux milieux ouverts ou humides.



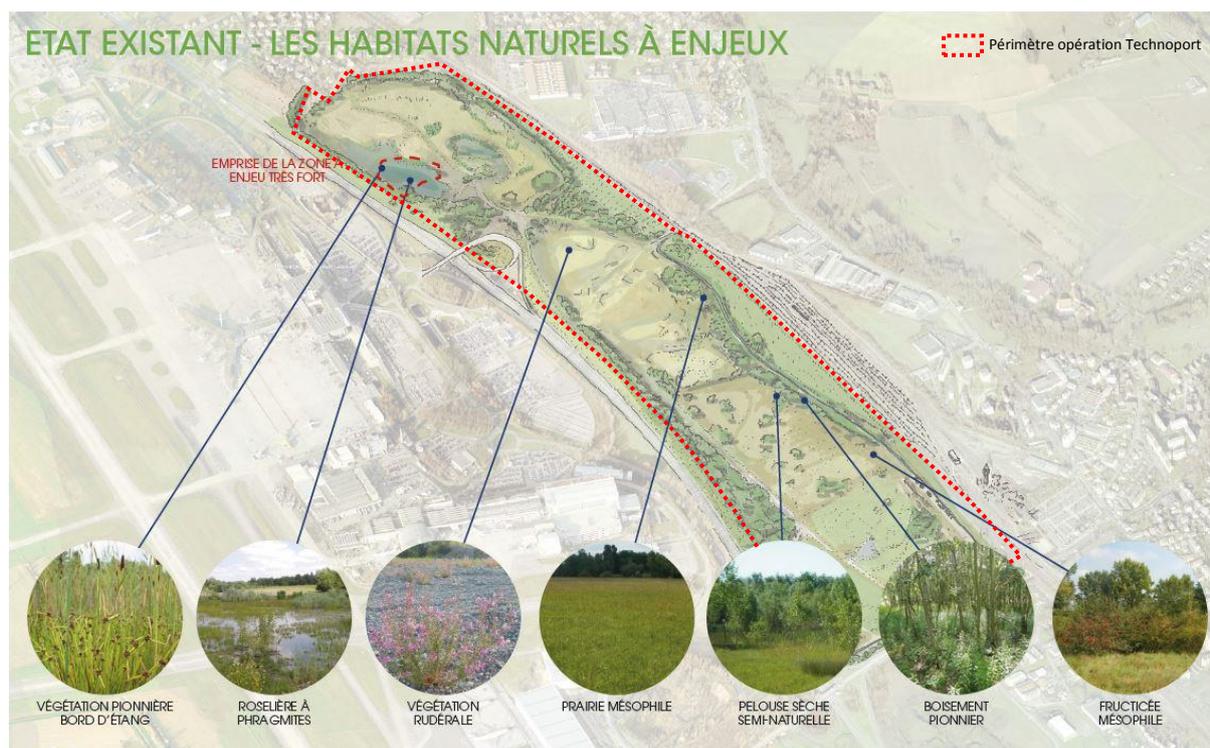
Les espèces identifiées à enjeu pour la restauration du corridor écologique

L'enjeu principal consiste à **maintenir cette continuité en « pas japonais »**, afin de conserver une succession de biotopes favorables à ces espèces.

Identification des milieux floristiques

Malgré l'urbanisation en périphérie du Technoport, plusieurs habitats secondaires présentent des intérêts non négligeables sur site.

La prédominance de substrat graveleux à sableux sur site a permis l'installation de communautés végétales thermophiles en raréfaction en Alsace.



Les différents habitats naturels à enjeux recensés sur le site

Les milieux prairiaux

-Prairie mésophile rudéralisée :

Localisées sur les bermes autoroutières et friches herbeuses au sein de la sablière.

-Prairie maigre mi-sèche – Arrhenathéraie des bermes autoroutières.

On y retrouve notamment **2 espèces patrimoniales**

-Pelouse sèche semi-naturelle :

Définie comme un habitat d'intérêt communautaire, **elle regroupe plusieurs espèces patrimoniales.**

-Prairie mésophile de l'Arrhenatherion :

Identifiée comme habitat d'intérêt communautaire dans un état de conservation médiocre.



Mosaïque de groupement prairial rudéralisé avec dépressions marno-argileuses

Les milieux humides

- Végétation riveraine nitrophile : Cette formation se rencontre en bordure du Liesbach, où l'on y retrouve des berges abruptes avec une qualité d'eau médiocre.
- Roselière à *Phragmites australis* : Présent au sein de la sablière
- Végétation pionnière de bord d'étang : On y retrouve notamment **certaines espèces protégées**



*Roselière à *Phragmites* et *Typha latifolia**

Au nord, on observe un milieu **particulièrement remarquable**. Il s'agit d'une zone en eau, mise en défense depuis 2015. Ce milieu se compose d'une **mosaïque fine d'habitats humides**, contrastant fortement avec le milieu qui forment généralement un peuplement dense.

Les milieux aquatiques

- Végétation aquatique enracinée flottante : Située dans l'ancienne sablière, au niveau de l'étang.
- Eaux oligo-mésotrophes calcaires avec végétation benthique à *Chara spp* : caractéristiques d'habitats à forte valeur patrimoniale.



Aperçu de l'étang au sud de la sablière

Les milieux forestiers

- Boisement anthropique : Il s'agit d'un boisement dégradé.
- Boisement pionnier à bois tendre : occupe les surfaces les plus sèches de la sablière.

Milieux pré-forestiers

- Fruticée mésophile : Largement répandue sur la zone d'étude et notamment sur les bordures du site, la végétation est caractérisée par des « rideaux » denses de buissons.
- Saulaie pionnière : Caractérisée par un peuplement forestier peu dense

Les milieux anthropiques

- Végétation adventice des cultures : surfaces réduites à l'échelle de la zone d'étude du Technoport, la végétation associée est composée d'espèces tolérantes aux multiples interventions et produits chimiques.
- Végétation rudérale : Très répandue sur la zone d'étude et sur le substrat graveleux.
- Jardins familiaux : proche de la voie ferrée

La faune

Les mammifères terrestres

25 espèces de mammifères, composées d'espèces communes, dont on remarque que le **peuplement se réduit**. Ce phénomène est dû à l'urbanisation et aux infrastructures de transport présentes sur la zone, provoquant un isolement du secteur.

Lieux de refuge : secteur de la sablière, la zone Baggerberg et les jeunes boisements

On ne dénombre pas d'espèces rares, mais une espèce protégée : le **hérisson d'Europe**.

Les oiseaux

L'enjeu pour les oiseaux est **relativement faible**, les espèces sont généralisées.

Leurs habitats : les boisements, les zones de prairies, les fruticées, les étangs et roselières et l'ancienne sablière.

5 espèces méritent une attention particulière (de milieu ouvert et semi-ouvert) : le Bruant jaune (vulnérable) ; l'Hypolaïs polyglotte (vulnérable) ; la Pie-grièche écorcheur ; le Milan noir ; la Cigogne blanche ; le Petit Gravelot (vulnérable).

Les amphibiens et reptiles

La sablière Hardt Stocketen abrite l'ensemble du peuplement d'amphibiens. Les mares, flaques et ornières sont des **habitats de reproduction importants**.

Une espèce présente un enjeu fort : le **crapaud calamite** (*Bufo calamita*), défini comme espèce rare et en régression.

On dénombre 4 espèces de reptiles : le lézard des murailles, le Lézard des souches, la Couleuvre à collier, l'Orvet fragile.

Les zones thermophiles du site leur sont favorables, tout comme la sablière est favorable aux espèces communes. Toutefois, l'urbanisation de la zone ne leur laisse que peu de place en dehors de ce secteur.

Les insectes

Suite à la dégradation des milieux dans la zone d'étude, les **populations d'insectes sont réduites**.

On dénombre 83 espèces d'insectes réparties en 3 familles : les Odonates (22 espèces : libellules et demoiselles), les Lépidoptères (33 espèces : papillons) et les Orthoptères (28 espèces : criquets et sauterelles)

On dénombre une **vingtaine d'espèces remarquables** présentes sur la zone d'étude.

La sablière Hardt Stocketen présente une diversité remarquable. En dehors de ce site, les espèces remarquables se raréfient.

Les infrastructures agricoles leur laissent peu de place, par conséquent les bermes autoroutières constituent un corridor et un habitat important pour les insectes.



Cartographie des enjeux environnementaux

En synthèse, **19 espèces végétales patrimoniales ainsi que 3 habitats d'intérêt communautaire** sont recensés sur le site. Deux espèces végétales possèdent un statut de protection régionale (*Scripe muchroné* *Schoenoplectus* ; Laîche faux-souchet *Carex pseudocyperus*)

Les habitats secondaires, du fait de l'activité humaine (sablrière, bermes autoroutières), présentent un intérêt écologique. Leurs substrats graveleux ou sableux permettent l'installation d'espèces végétales thermophiles en raréfaction en Alsace. Les zones humides sont rares mais présentent tout de même un intérêt fort.

37 espèces faunistiques sont définies comme « à enjeu ». 48 espèces faunistiques sont identifiées comme protégées. La sablière Hardt Stocketen constitue une véritable zone refuge pour la faune. Le site constitue une des dernières zones favorables au maintien d'espèces remarquables dans le secteur.

Le morcellement et les dégradations des habitats **remettent en cause la pérennité** de nombreuses espèces. Le projet du Technoport visera à restaurer le corridor écologique identifié et offrir des conditions propices aux habitats considérés.

4.3 Sources de nuisances et risques

Le Bruit

Des campagnes de mesures ont été réalisées en 2016 puis complétées en 2019 suite à la concertation publique de l'opération 5A3F.



Cartographie des nuisances sonores de 6h-22h (à gauche) et de 22h-6h (à droite) au droit du Technoport

Les cartographies résultantes permettent de définir les bâtiments actuellement sensibles à l'ambiance acoustique. Ceux-ci sont situés principalement dans les zones d'habitat en bordure Nord et Sud-Est du site.

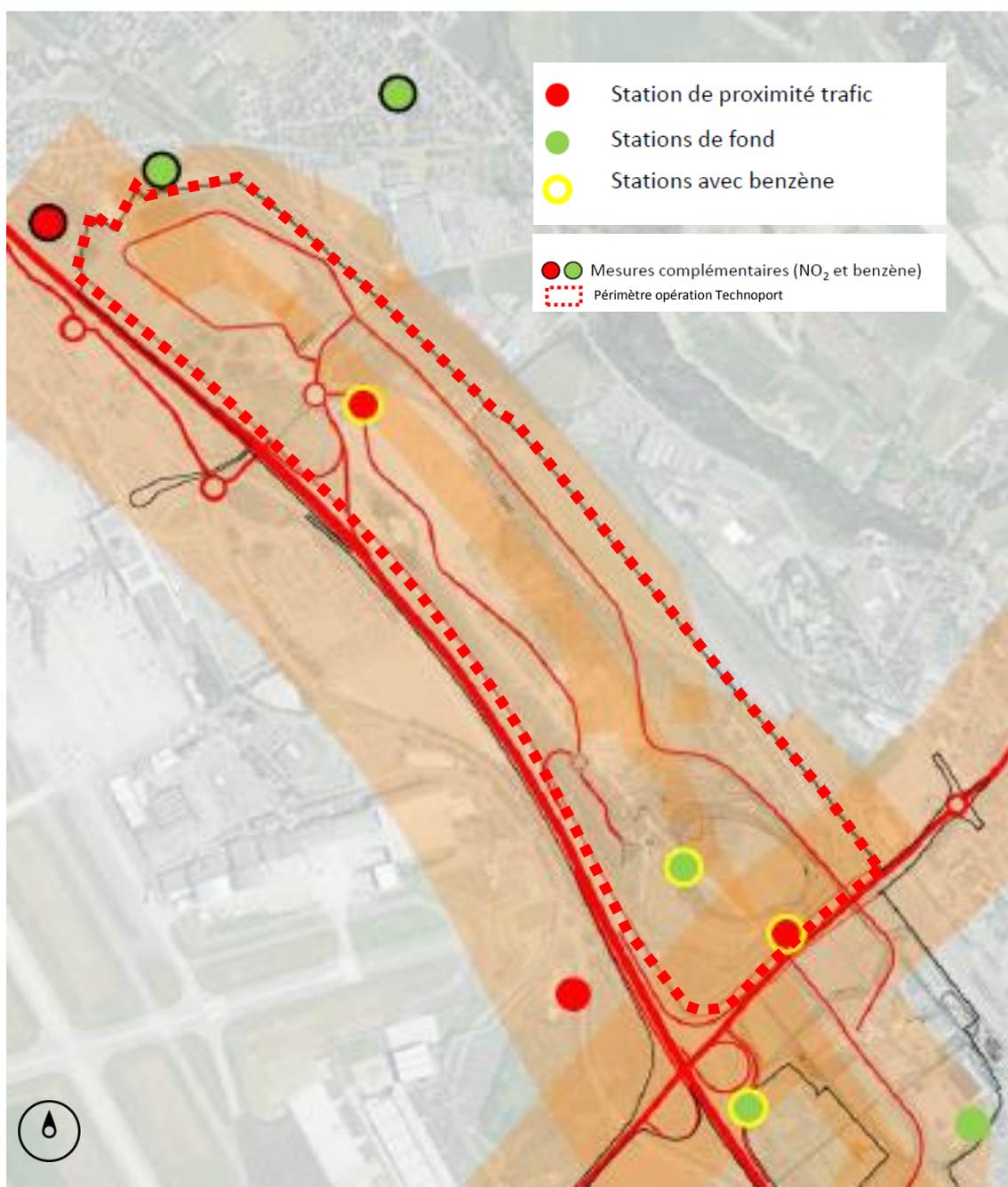
On définit une ambiance sonore comme modérée lorsque celle-ci est comprise entre 50 et 65 dB(A). On observe que l'ambiance sonore à proximité des infrastructures de transports est **élevée**.

Après analyse des cartographies des nuisances sonores produites, même si l'étude s'est cantonnée au sud de la zone d'étude, l'ambiance sonore devient **rapidement modérée** lorsque que l'on s'éloigne de celle-ci. De plus, le trafic étant réduit de 22h à 6h, les nuisances sonores sont alors beaucoup plus faibles.

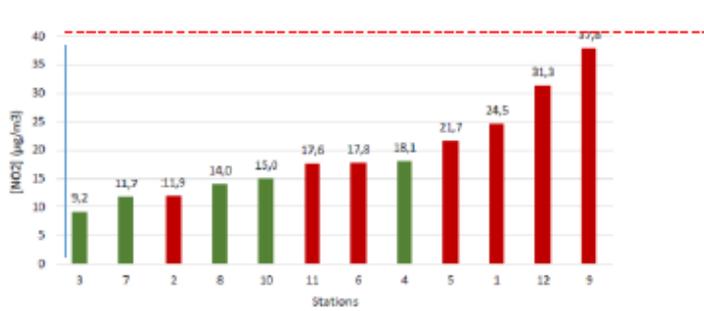
L'enjeu du projet est de rester dans le **respect des seuils admissibles**.

L'air

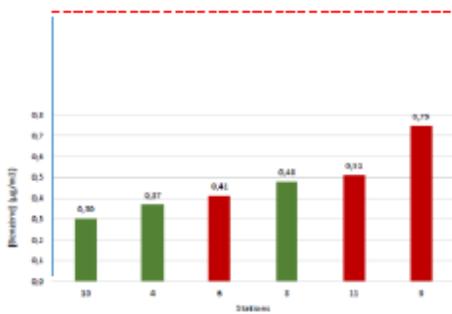
Des campagnes de mesures ont été réalisées en 2018 puis complétées en 2019 suite à la concertation publique de l'opération 5A3F, notamment sur les NO₂ et Benzène.



Cartographie des campagnes de l'air menées sur le Technoport



Valeurs limite FR NO₂



Objectif qualité FR Benzène

Graphique des valeurs et objectifs des stations

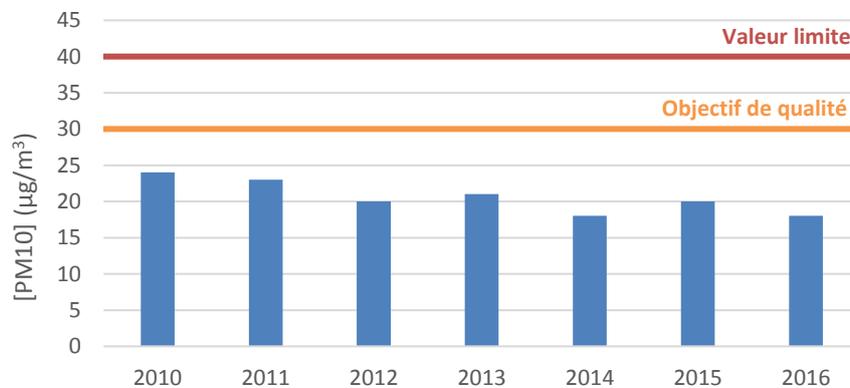
Ces campagnes, menées à l'aide de stations mesurant la qualité de l'air à proximité ou non d'infrastructures, ont permis de mettre en évidence que la qualité de l'air sur le secteur d'études était **acceptable**.

En effet, lorsque les stations sont éloignées des infrastructures (autoroute, départementale, voie ferrée etc.), ce qui est le cas sur le secteur d'études, la qualité de l'air s'améliore et ne dépasse pas les valeurs limites acceptables et reste sous les seuils réglementaires.

L'enjeu est donc de **conserver cette qualité d'air au droit du projet**.

Il est important de rappeler que l'ensemble des constructions et espaces publics du projet respecteront les réglementations et normes en vigueur.

En matière de particules fines (PM10), les données générales sur Saint-Louis Agglomération demeurent en dessous de la valeur limite ainsi que de l'objectif de qualité.

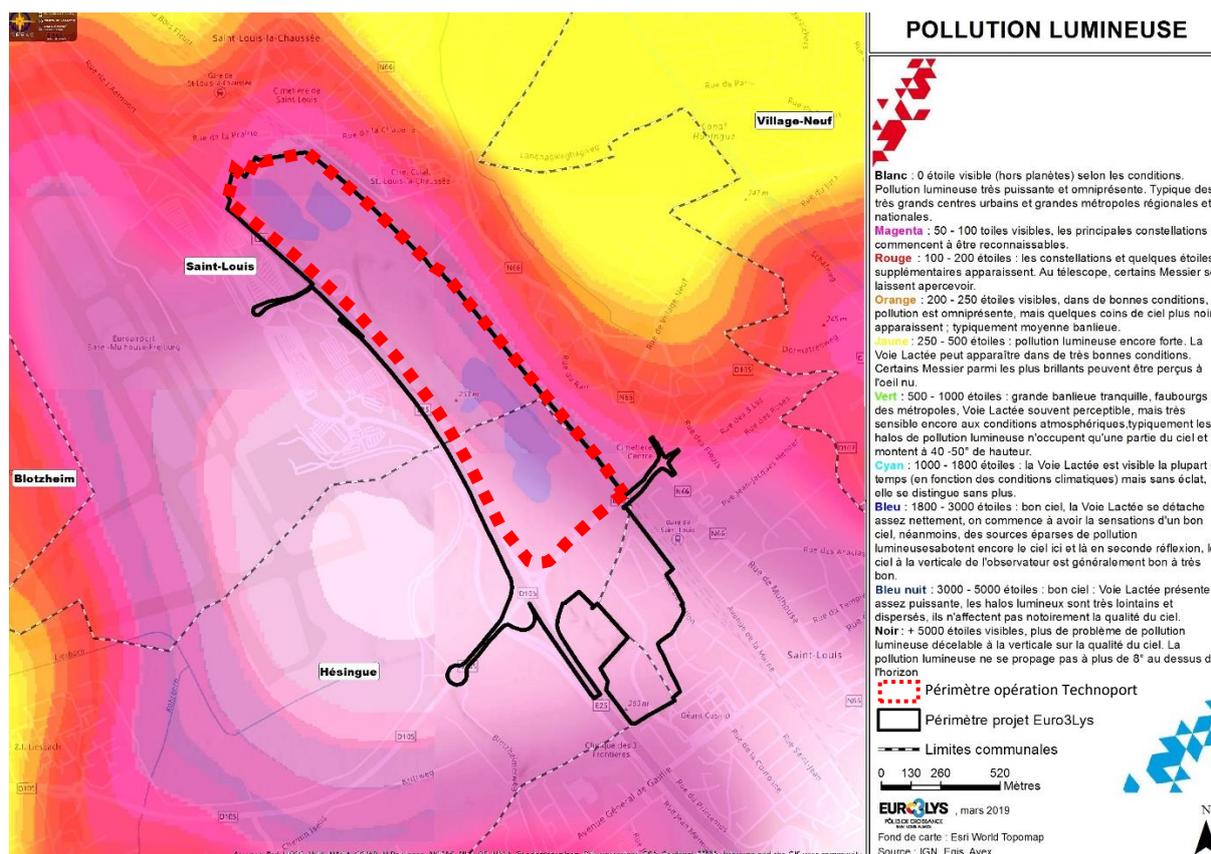


Concentrations moyennes annuelles en particules fines dans l'air ambiant mesurées entre 2010 et 2016 sur la station de mesure de la Communauté de Commune des 3 Frontières (Source : Artelia 2019)

Pollution lumineuse

Les lumières d'origines anthropiques peuvent provoquer des **nuisances sur la biodiversité**, mais également sur **notre santé**.

Sur la cartographie ci-dessous, on constate que l'environnement nocturne du site est **déjà fortement impacté** par cette pollution.



Cartographie de la pollution lumineuse

Afin de lutter contre la pollution lumineuse générée par les nouveaux aménagements, le schéma lumière du quartier prévoit par exemple la mise en place :

- d'une **trame noire** le long du corridor écologique longeant le Liebach.
- d'un maximum de flux lumineux **vers le sol**
- une **variation de puissance** de l'éclairage au cours de la nuit pour l'adapter aux besoins.
- de matériel respectueux de la biodiversité, tant dans la **couleur de la lumière** (neutre), de la conception des lanternes (non piégeuses pour les insectes).

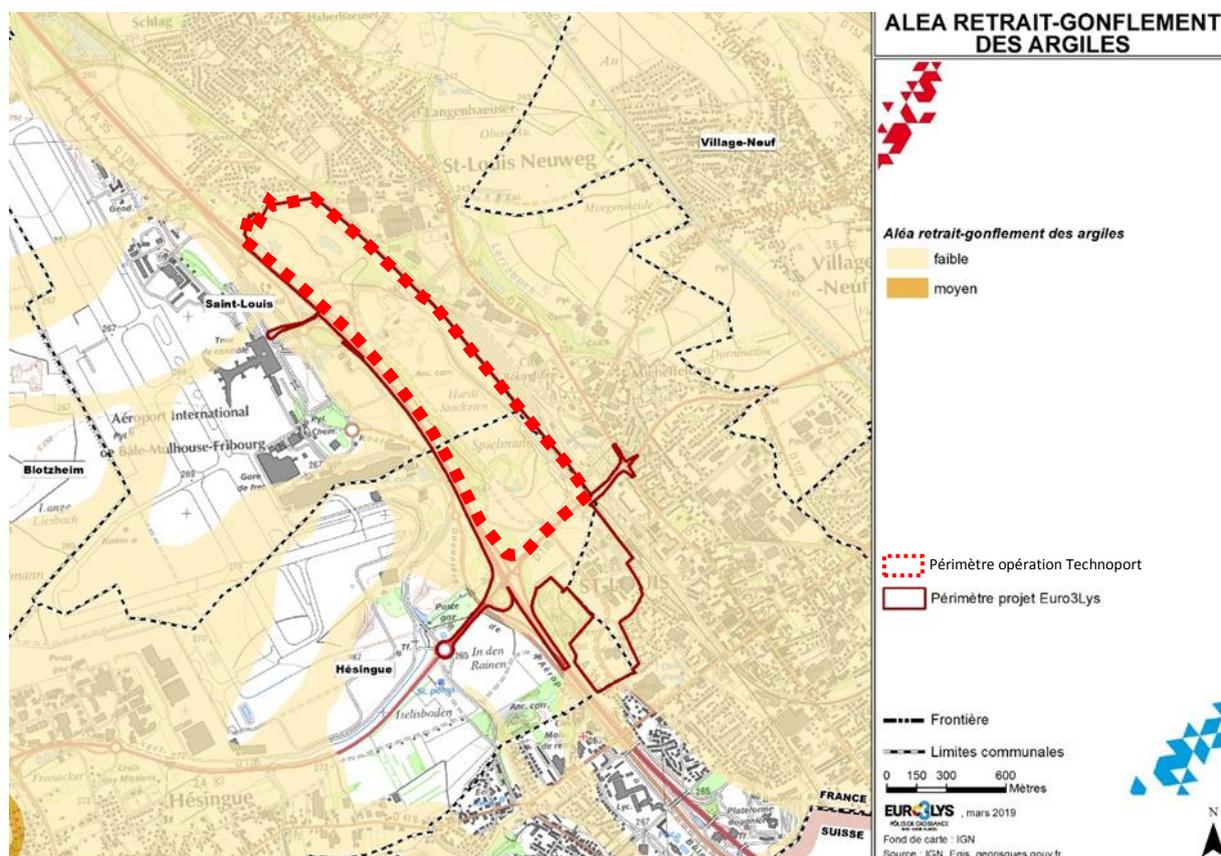
Le risque sismique

Les communes d'Hésingue et Saint-Louis sont inscrites en zones de **sismicité 4** (moyenne). Les bâtiments définis « à risque normal » sont classés en quatre catégories d'importance.

De nouvelles règles parasismiques, pour les structures de catégories 3 et 4 ont été définies, à savoir pour :

- Les bâtiments dont la défaillance présente un risque élevé pour les personnes, et ceux présentant le même risque en raison de leur importance socio-économique (établissements scolaires, établissements recevant du public des 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} catégories, ...).
- Les bâtiments dont le fonctionnement est primordial pour la sécurité civile, pour la défense ou pour le maintien de l'ordre public (établissements de santé, bâtiments abritant le personnel et le matériel de la défense, ...).

Le risque de mouvement de terrain



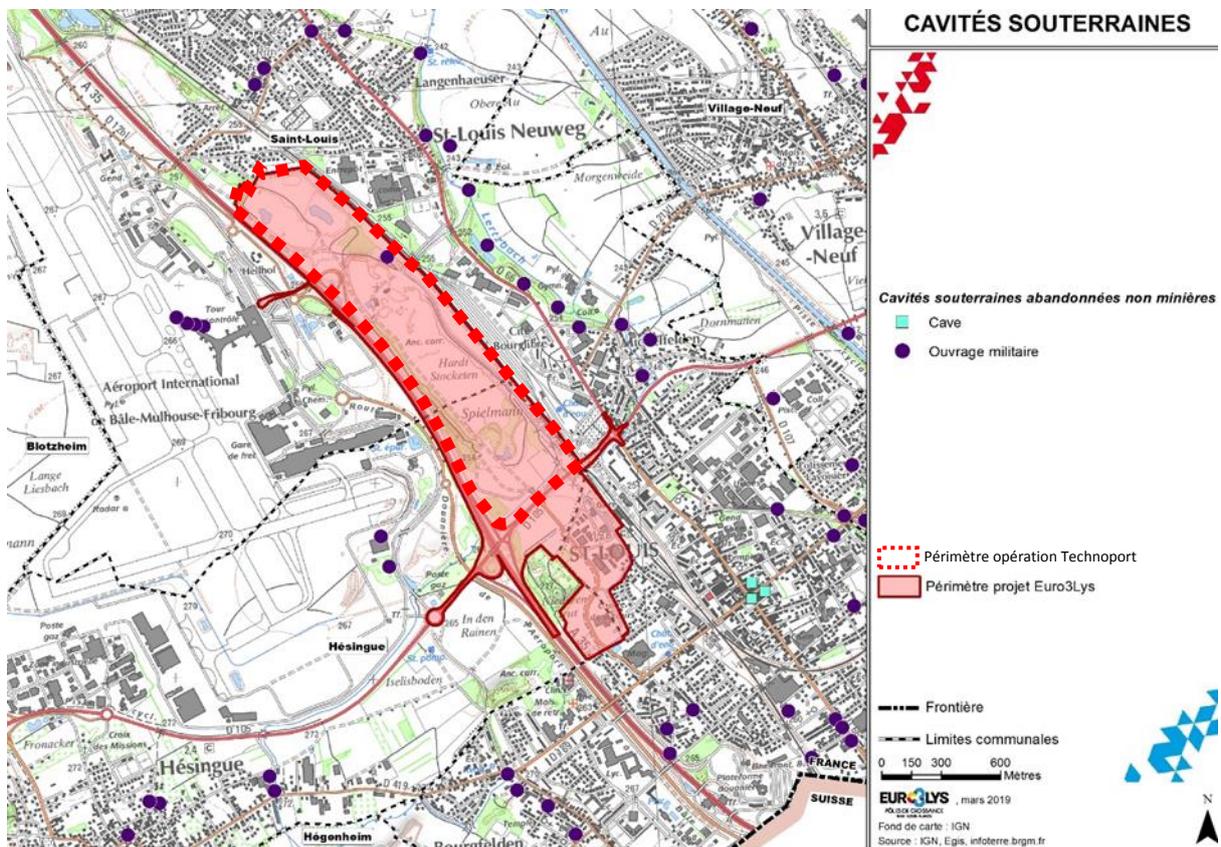
Cartographie des aléas retrait-gonflement des argiles

Les mouvements de terrain résultent du **phénomène de retrait et de gonflement de l'argile**. Certaines argiles étant gonflantes, les phénomènes de glissement de terrain sont alors dus à la teneur en eau du sol, en fonction de la nature des sous-sols argileux.

Après analyse de la carte, les aléas d'apparition sont **définis comme faibles** sur l'ensemble de la zone d'étude.

Le risque lié aux cavités souterraines

Après analyse des cavités souterraines, seule une casemate militaire est recensée en limite de la zone d'étude et peut conduire à une certaine instabilité du sol dans un **périmètre très restreint**.



Cartographie des cavités souterraines abandonnées non minières

Aucune autre cavité souterraine naturelle n'est recensée sur le site du Technoport.

Le risque d'inondation

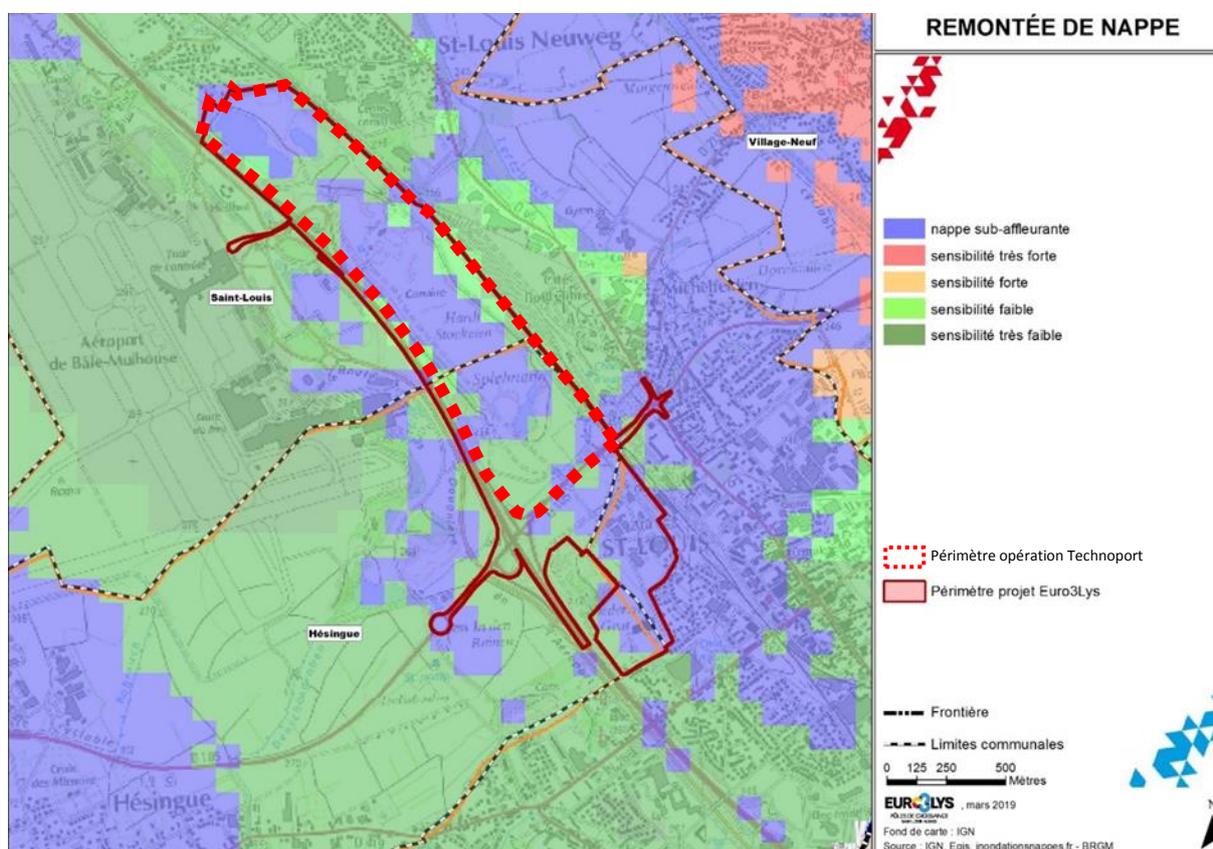
- Par débordement des cours d'eau :

Le PPRI est en cours de réalisation sur les communes de Hémingue et de Blotzheim. Il couvrira les risques d'inondation :

- Par débordement naturel des cours d'eau
- En cas de rupture de digue

Suite à l'analyse menée, le **Technoport n'est pas concerné** par cette problématique.

- Par remontée de nappe :

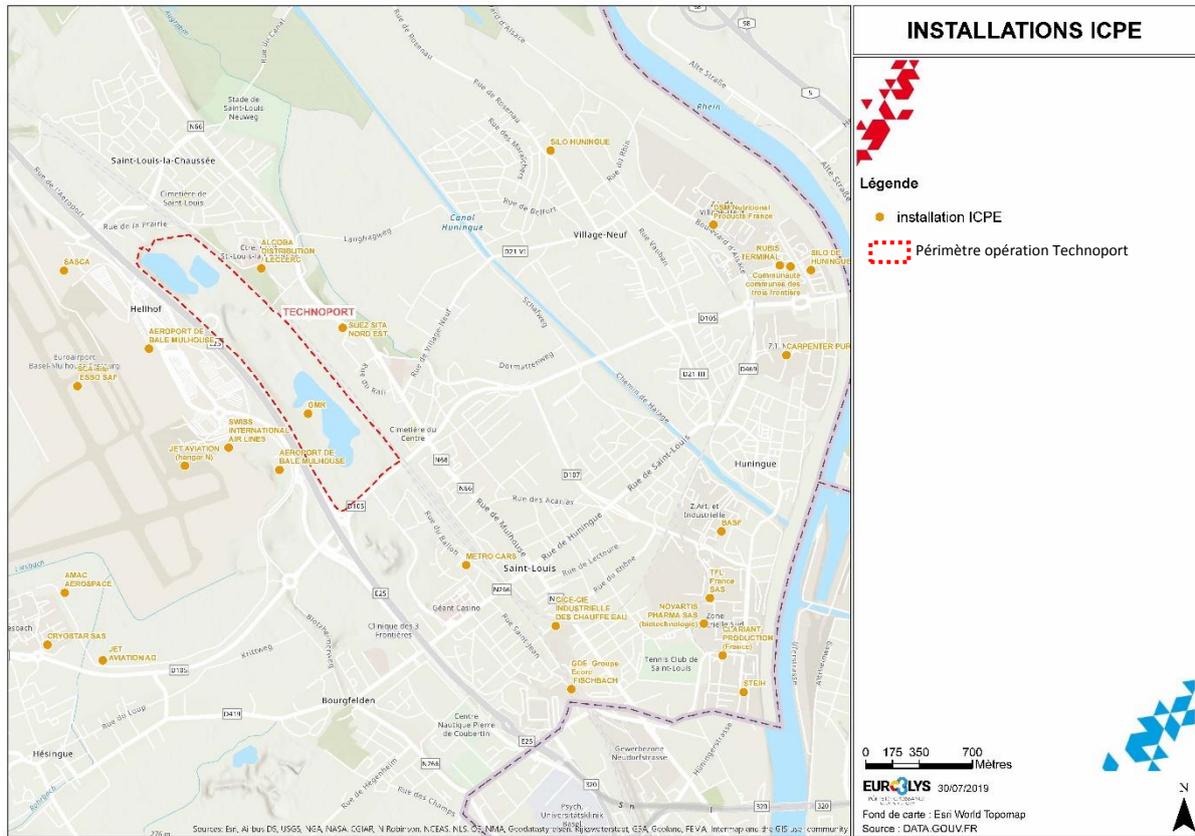


Cartographie des risques de remontée de nappe

En périphérie de la zone d'étude, l'aléa est qualifié avec une **faible sensibilité**. Les zones de nappe sub-affleurante, identifiées en bleu sur la figure, sont associées aux topographies les plus basses, avec notamment les bassins du projet, contenus dans une dépression et pouvant en cas de remontée, être alimentées par la nappe, et la bordure sud de ce projet avec le cours d'eau du Liesbach.

Le risque industriel

Les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) :



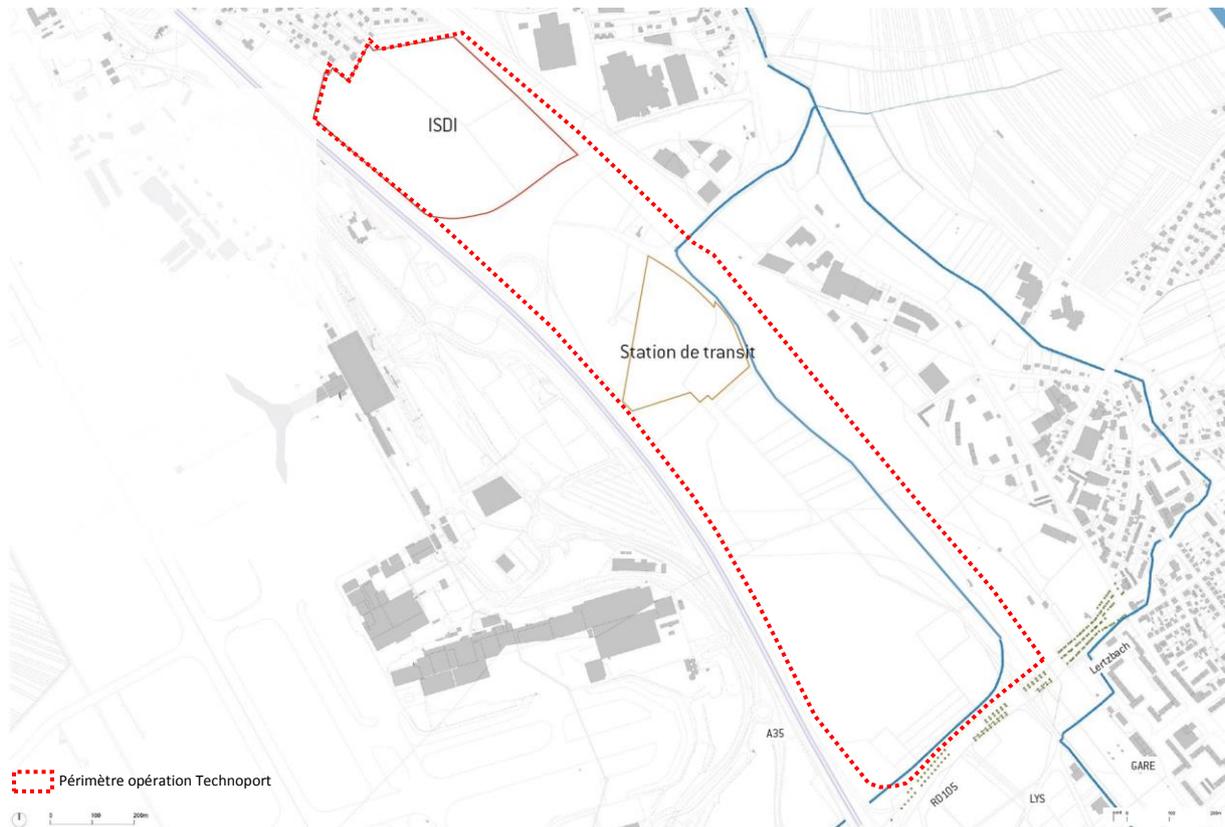
Cartographie de localisation des ICPE les plus proche de la zone d'étude

Sur le territoire de Saint-Louis Agglomération, il est recensé 38 entreprises classées comme ICPE, et plus précisément soumises au régime d'autorisation.

Le Technoport compte **une seule et unique ICPE** : l'entreprise GMR exploite la gravière au nord du site, actuellement en phase de comblement, sous le statut d'ISDI – Installation de stockage de déchets inertes.

Cette ISDI est autorisée par l'arrêté préfectoral n°2014535-0009 du 19 décembre 2014 portant autorisation à la Société Gravières et Matériaux Rhénans d'exploiter une installation de **stockage des déchets inertes** pris en application de l'article L. 541-30.1 du Code de l'Environnement. Cette exploitation porte sur les parcelles section 16 n°62, 67 et 150 d'une superficie totale de 16ha46a79ca, dont une superficie potentielle affectée au stockage de déchets de 13ha 50a. La quantité annuelle pouvant être admise sur le site est fixée à en moyenne annuelle de 250.000 tonnes de déchets inertes par an et au maximum 380.000 tonnes. La granulométrie des déchets de démolition admissibles sur l'installation doit être inférieure ou égale à 100mm, exception faite des mottes de terre argileuse. Comme toutes les ICPE, cette installation fait l'objet d'un suivi réglementaire depuis 2014.

GMR est également attributaire d'une autorisation d'activité classé sous la rubrique 2517 : **Station de transit**, regroupement ou tri de produits minéraux ou de déchets non dangereux, inertes, ne constituant pas une ICPE. Cette exploitation est soumise à l'autorisation prévue à l'arrêté préfectoral n°201482-003 du 9 octobre 2014 portant prescriptions complémentaires à la Société Gravières et Matériaux Rhénans pour ses installations de transit de produits minéraux solides à Saint-Louis en référence au titre 1^{er} du livre V du Code de l'Environnement. Cette exploitation porte sur les parcelles section 19 n°5 et 31, avec un volume autorisé de 68 400m².

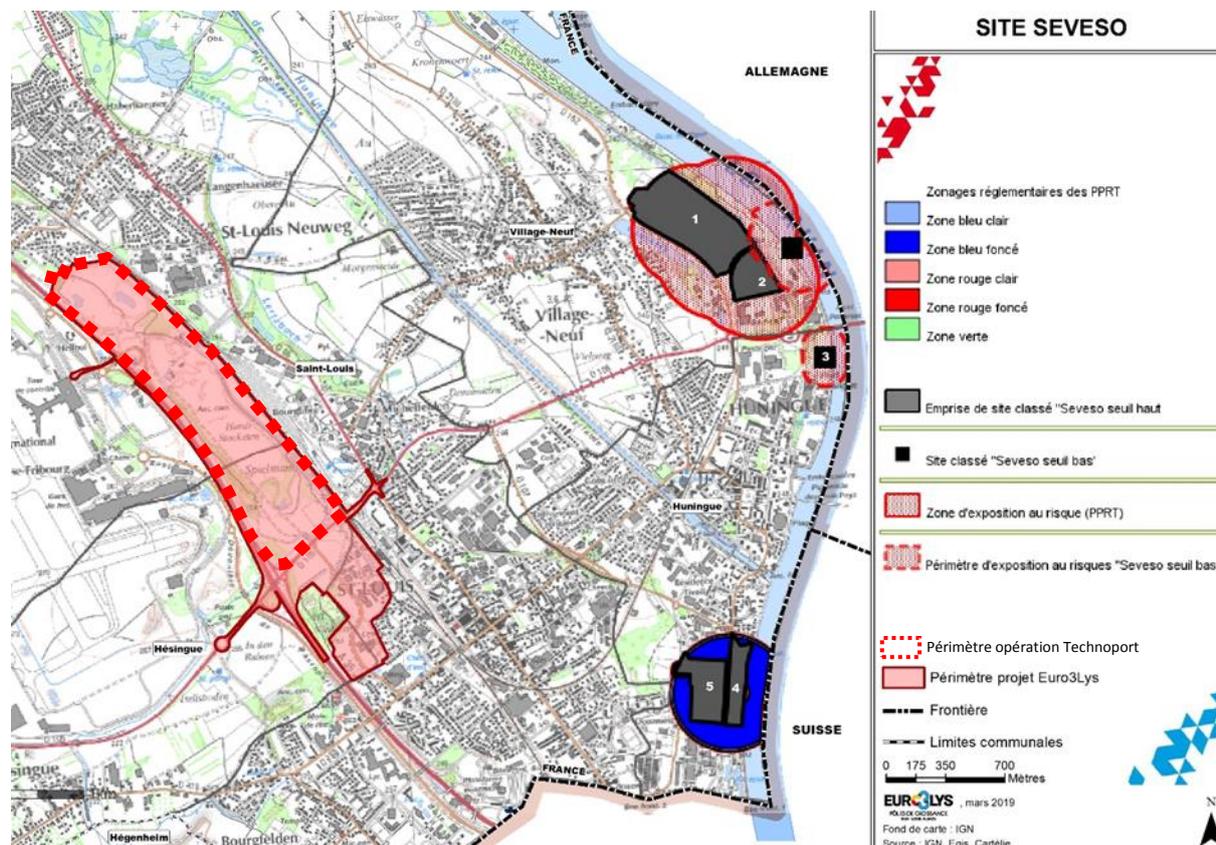


Plan de repérage des zones d'ISDI et de station de transit

Les installations SEVESO

Aucune installation SEVESO n'est recensée à moins d'1 km du périmètre du projet.

Les sites SEVESO les plus proches, comportant un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), sont DSM Nutritional Products, RUBIS TERMINAL à Village-Neuf, et BASF à Huningue.



Cartographie de localisation des sites SEVESO, les plus proches de la zone d'étude

Les installations nucléaires

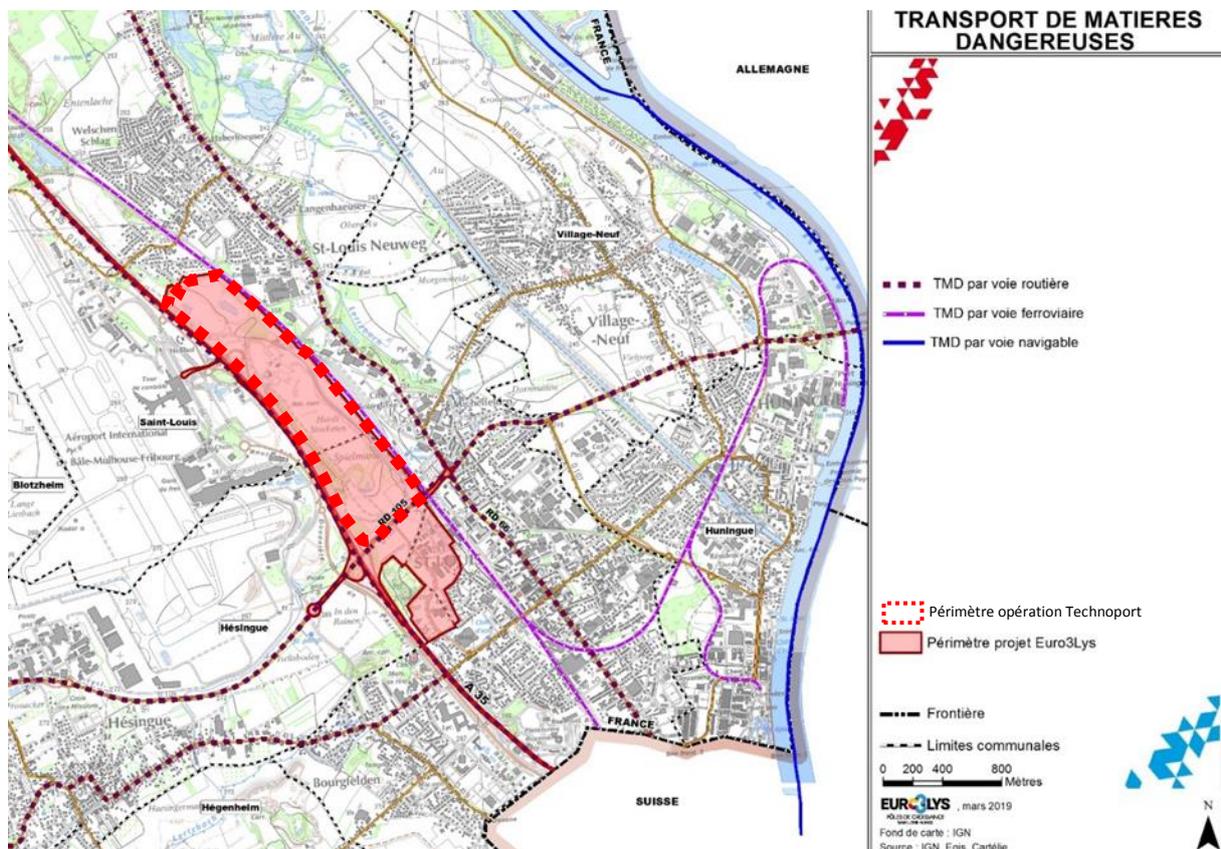
La centrale nucléaire la plus proche est celle de Fessenheim, à 35 km au nord. Le projet n'est **pas concerné par un Plan Particulier d'Intervention (PPI)**.

Le risque de transport de matières dangereuses (TMD)

Les TMD voies routières : 4 axes routiers ont été considérés comme exposés au risque de TMD, dont deux axes s'inscrivant en lisière du Technoport : l'A35, reliant Mulhouse à Bâle et la RD 105, reliant Héringue à Saint-Louis.

Les TMD voies ferroviaires : Le Technoport est situé à proximité immédiate de la voie ferrée reliant Mulhouse à Bâle, qui supporte une part du transport de matières dangereuses.

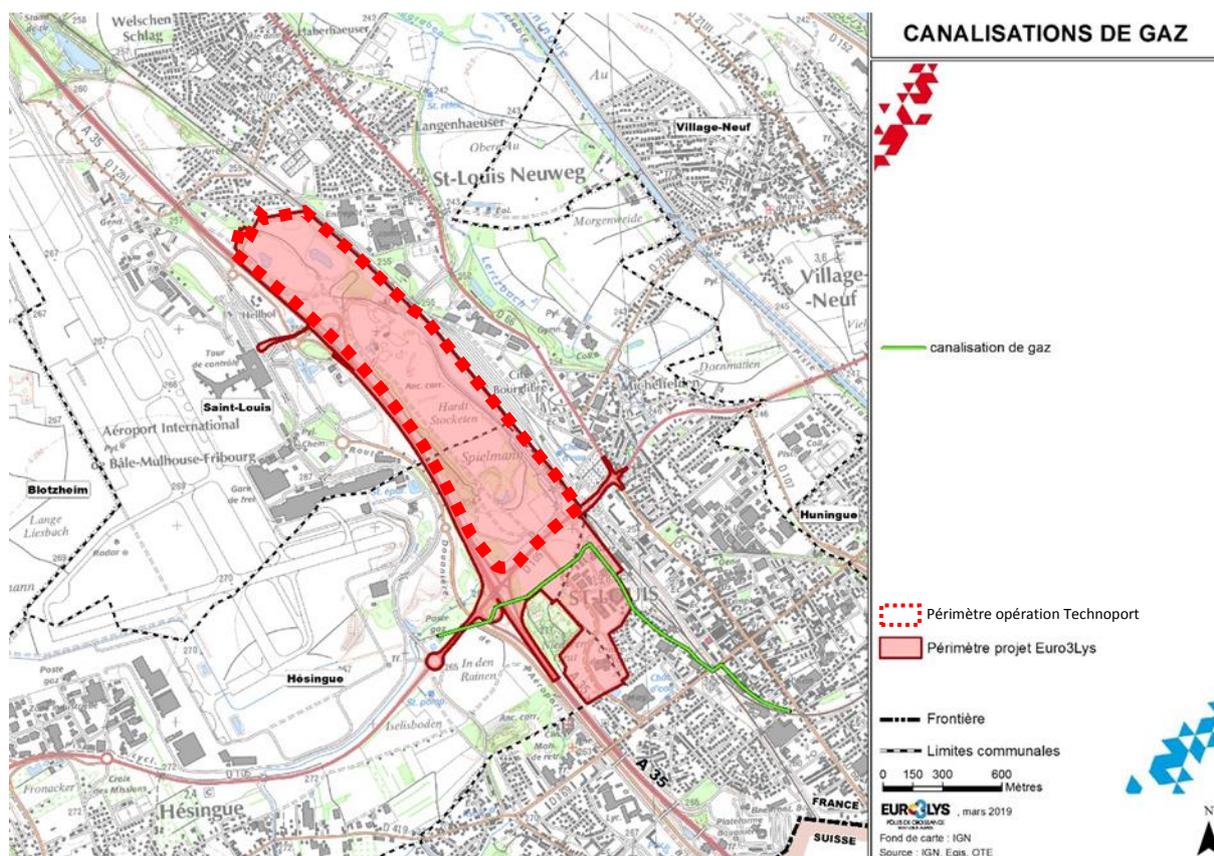
Les TMD par voie d'eau : le transport de matières dangereuses par voie d'eau, via le Rhin et le Grand Canal d'Alsace est localisés à 3 km du Technoport. Le site n'est alors pas sensible à ce risque.



Cartographie des axes à risques liés au transport de matières dangereuses

TMD par canalisation : La canalisation de gaz naturel la plus proche est localisée au sud de la RD105. Compte-tenu des distances, la zone d'étude est concernée par le **risque lié à une canalisation de gaz**.

Le site d'étude n'est alors pas concerné par un risque environnemental ou industriel, en revanche des risques liés aux transports devront être pris en compte dans l'opération.



Cartographie des canalisations de gaz

Le risque de pollution des sols

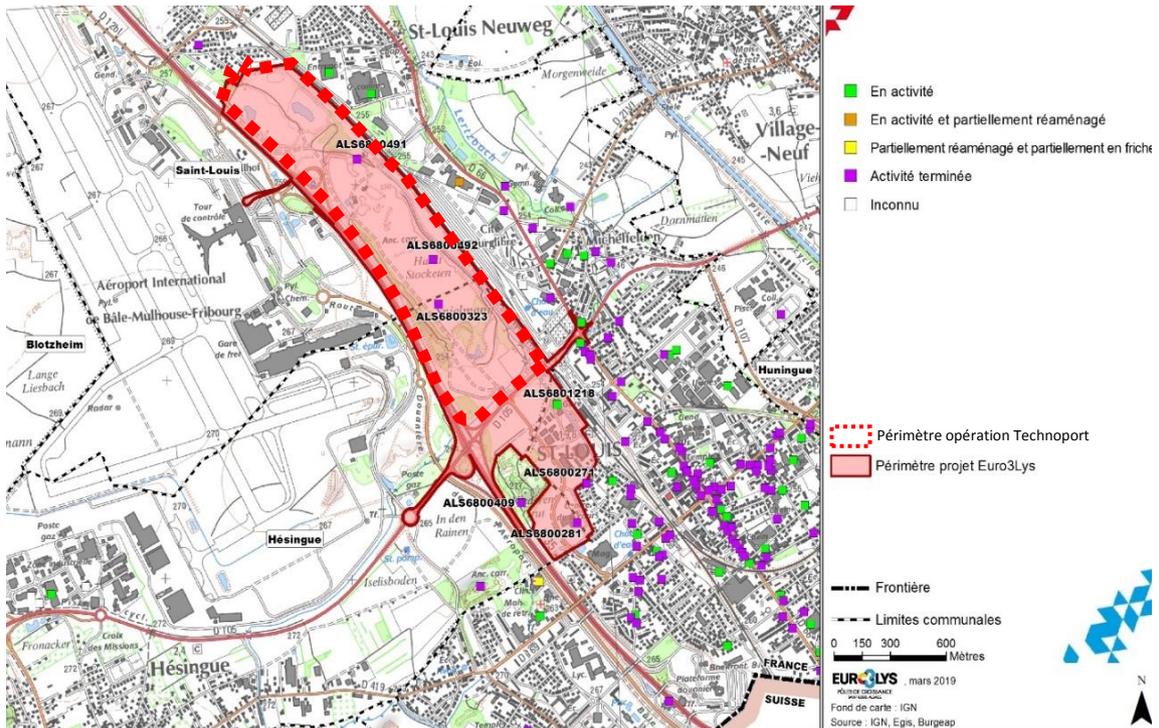
La base de données BASIAS fait l'inventaire des anciens sites industriels et activités de service susceptibles d'avoir engendré une pollution de l'environnement.

Le site BASIAS nous indique que 3 activités terminées se situent dans l'emprise du Technoport :

-ALS0068491 : Il s'agit d'une activité d'extraction avec réservoir, de gravières et de sablières, d'argiles et de kaolin, dont les dates d'activité sont inconnues

-ALS0068492 : Il s'agit d'une activité de sablière, d'argiles et de kaolin, dont les dates d'activité sont inconnues

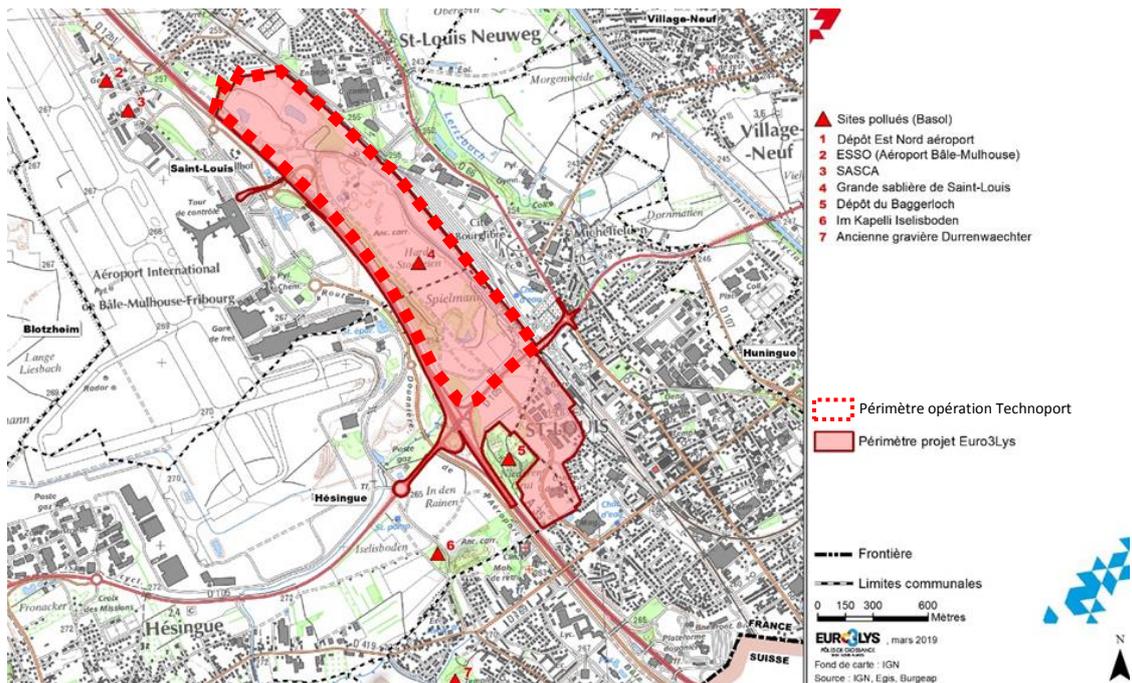
-ALS0068323 : Il s'agit de la Grande Sablière de Saint-Louis, dont l'activité a démarré en 1969 par la Société HUPFER SA, de décharge de déchets industriels banals (D.I.B.). Cette décharge aurait accueilli des déblais de fouilles, des matériaux de démolition et des ballasts de la SNCF. Elle représente environ 1 600 000 m³ (8 ha sur 20 m de hauteur en moyenne).



Cartographie des sites recensée par BASIAS aux alentours du site d'étude

La base de données BASOL recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

Un site BASOL est situé sur le Technoport. Il s'agit de la Grande Sablière de Saint-Louis (68.0168.), avec les remblais décrits par la fiche BASIAS (déblais de fouille, matériaux de démolition, ballasts de SNCF pour environ 1 600 000 m3).



Cartographie des sites BASOL recensés au droit ou en amont du projet

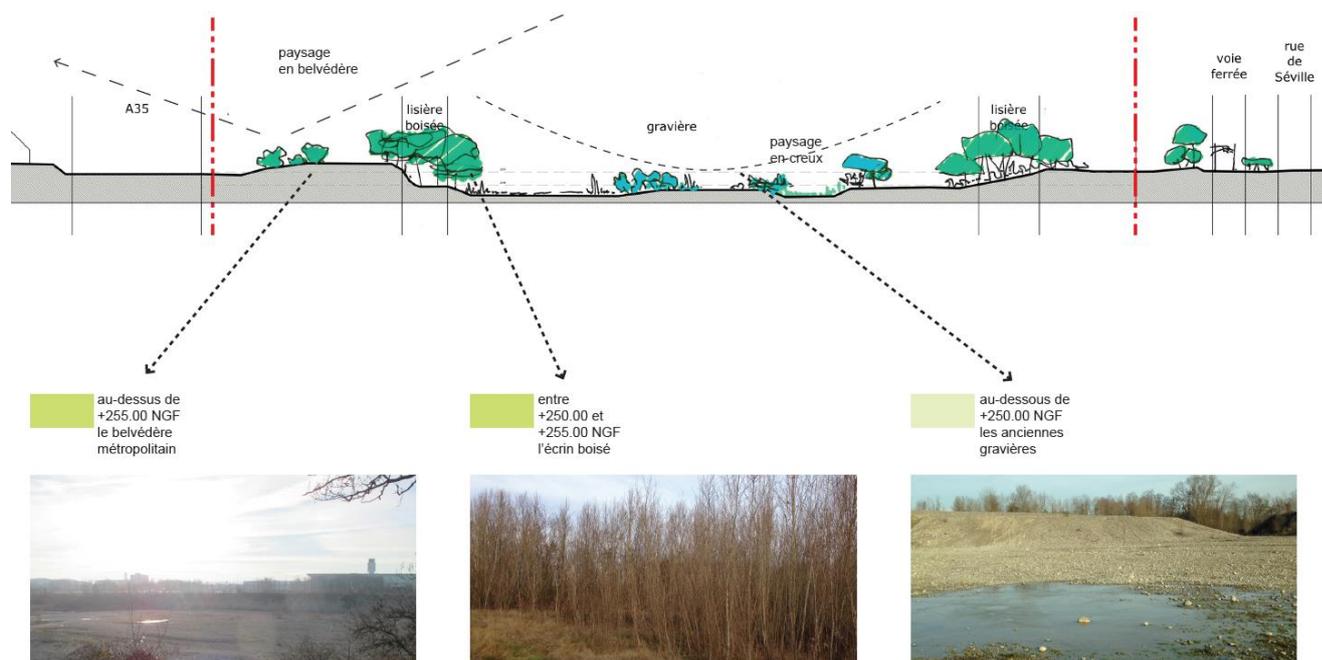
Les investigations qui ont pu être réalisées sur cette ancienne décharge de matériaux inertes n'ont révélé aucune mesure incompatible avec l'usage prévu dans le cadre du projet. Aucune recommandation particulière n'est émise, hormis la définition d'un protocole adapté pour la gestion des eaux du plan en fonction de l'exutoire retenu et une conservation de la mémoire du site.

Des investigations complémentaires seront menées pour définir précisément la situation et les mesures de gestion à mettre en œuvre.

Dans le cadre du projet d'aménagement, il est à noter que la présence potentielle de pollution sur le site le rend impropre à l'agriculture. Son aménagement permettra **l'amélioration de la situation** du site en matière de pollution éventuelle du sous-sol.

4.4 Cadre paysager et patrimonial

Patrimoine paysager



Coupe transversale d'analyse paysagère de la limite Autoroute A35-site

Le paysage du site est enclavé par des **infrastructures linéaires de transport** qui marquent fortement le paysage :

-La RD105 (marque le sud de la zone d'étude) : lisière relativement ouverte résultant de remblais. Elle n'occulte pas les vues pour le moment, mais les dynamiques végétales tendent à fermer cette lisière.

-L'A35 (limite Ouest du site) : définie comme une limite fermée par un écran végétal ou un merlon.



Photographie de l'A35 aux abords de l'échangeur de l'EuroAirport

-La voie ferrée Mulhouse-Bâle : au même niveau topographique du site, elle est marquée par des écrans végétaux masquant la vue.



Photographie de la voie de chemin de fer entre les gares de Saint-Louis et Saint-Louis la Chaussée

Le ruisseau du Liesbach qui longe la RD 105 sur la partie sud du site renforce ces limites.

Le site s'insère dans un environnement marqué par l'urbanisation : le site est enclavé entre les infrastructures de l'EuroAirport, le tissu urbain de Saint-Louis et une zone commerciale à l'est.

Comme on peut l'observer sur la coupe, une dissociation entre le site et les infrastructures limitrophes est visible et conduit à un relatif **isolement paysager**.

Les photographies ci-dessous illustrent les différentes ambiances rencontrées sur site :



Plan de repérage des photos du site et ses environs



Photographie 1 : La gravière nord en cours de comblement



Photographie 2 : La gravière sud, actuellement zone de stockage de matériaux inertes



Photographie 3 : La Route Départementale n°105, à l'approche du carrefour de la gravière



Photographie 4 : Avion au décollage de l'EuroAirport



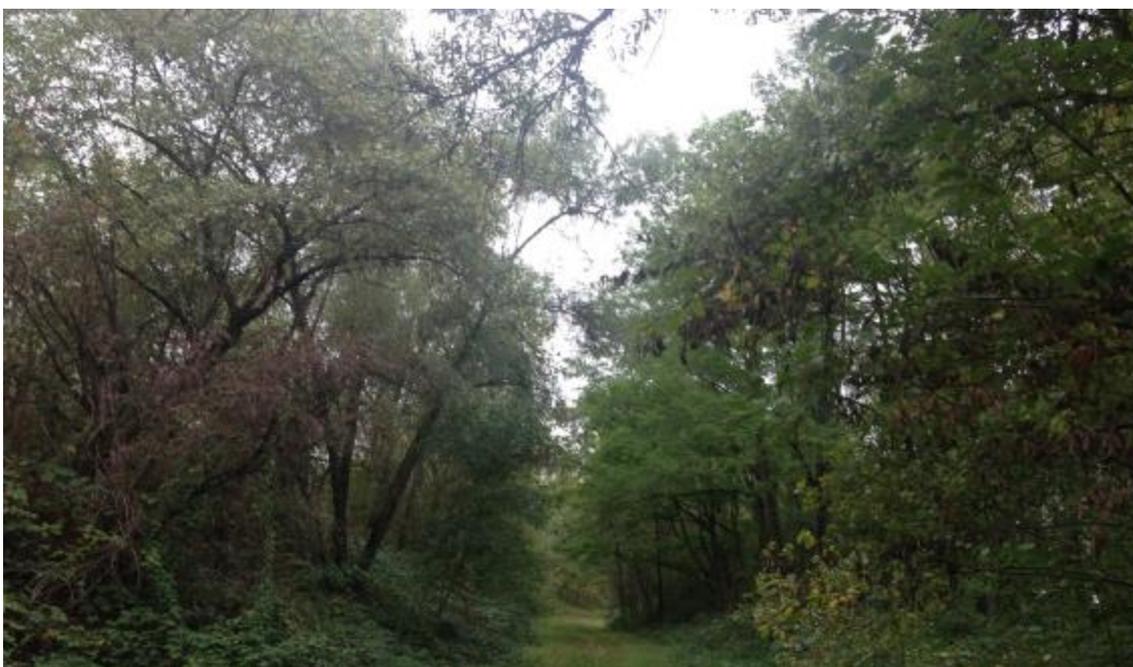
Photographie 5 : Passage du chemin de Hellhof et du Liesbach sous l'actuelle voie ferrée



Photographie 6 : Les milieux de prairies ouvertes, au centre du site



Photographie 7 : Les Liesbach dans son lit actuel, avec chute préalable à son franchissement des voies ferrées

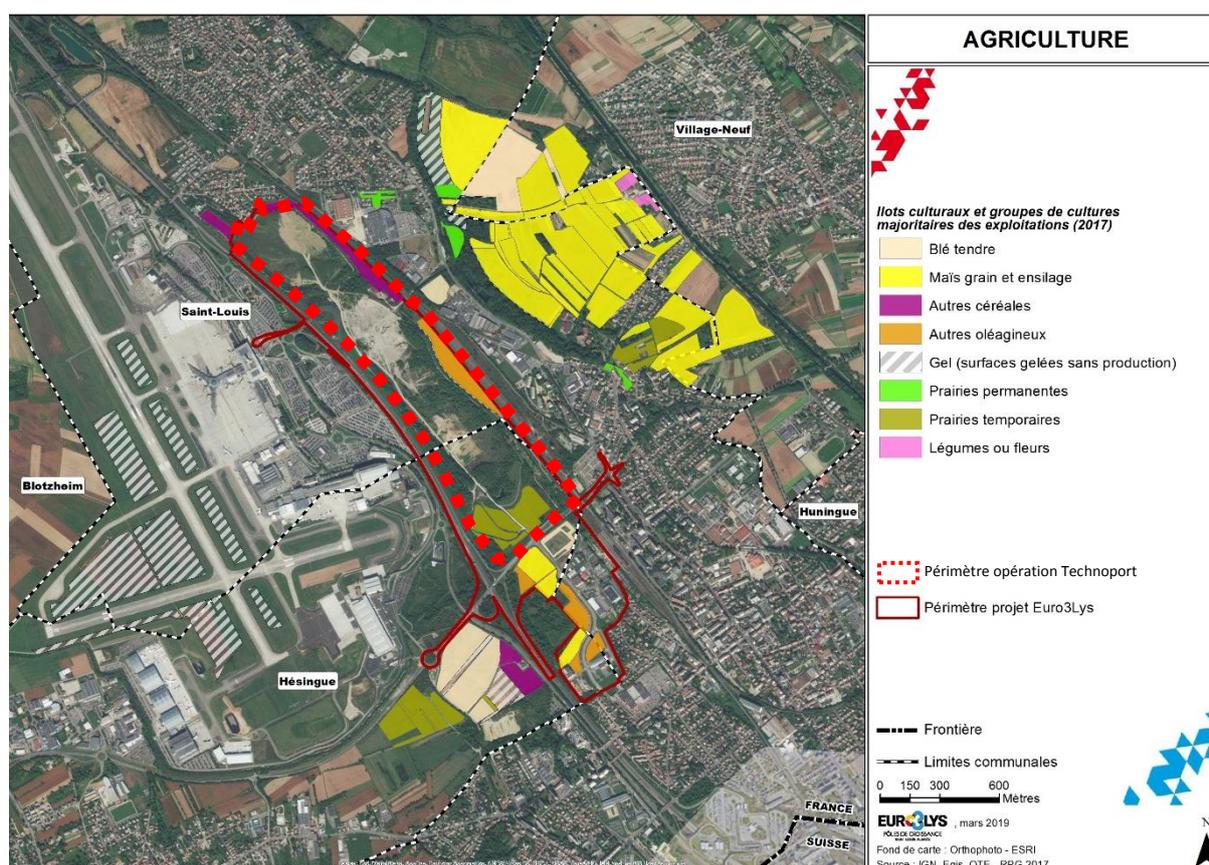


Photographie 8 : Les franges boisées, en périphéries du site, et ses boisements de moins de 30 ans

Patrimoine agricole

Le secteur du Technoport recense **très peu de parcelles cultivées**.

Les surfaces cultivées à Saint-Louis se concentrent à l'est et au nord de la commune, alors que les terrains cultivés de Hésingue se situent plutôt à l'ouest de la commune.



Cartographie des surfaces agricoles recensées

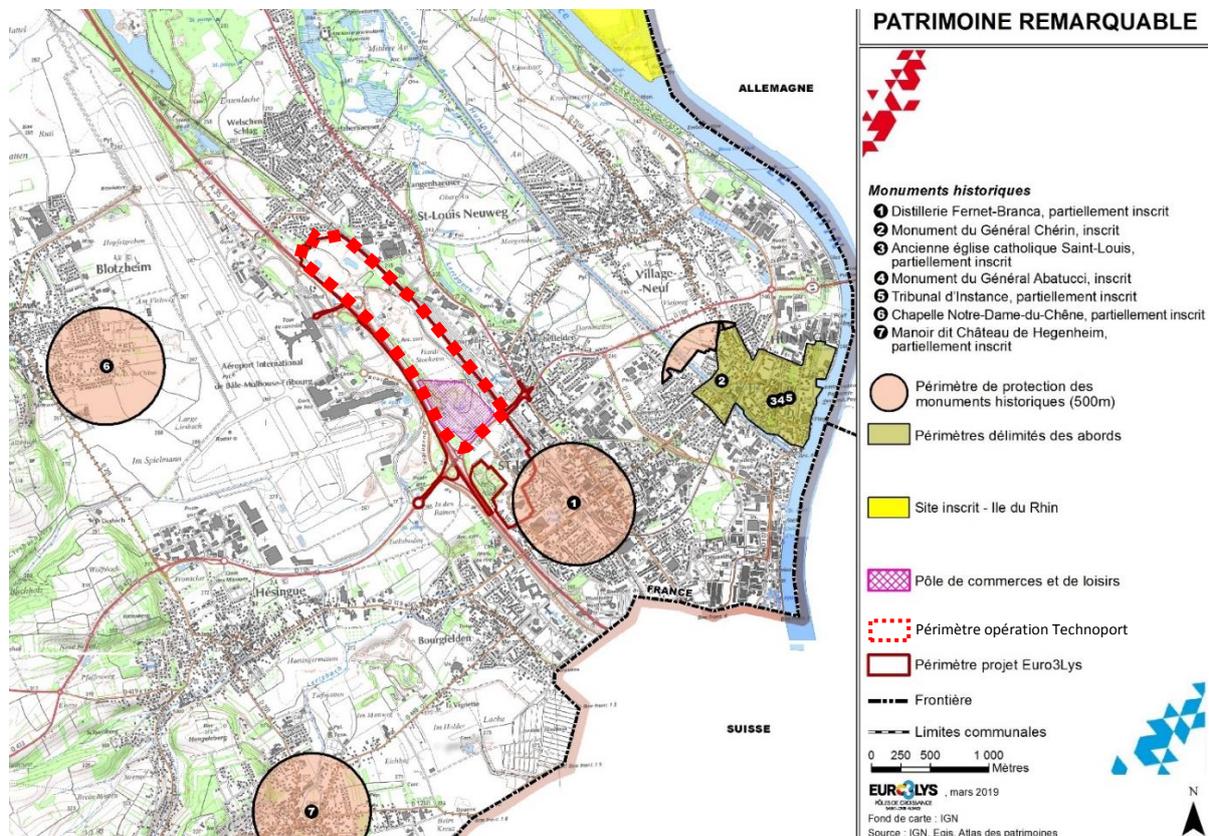
Même si l'agriculture est une activité peu représentée localement, (moins de 1% de la population est agriculteur exploitant), les surfaces exploitées semblent être de plus en plus importantes mais avec un nombre réduit d'exploitants.

Une surface cultivée **très réduite** est recensée au sein du Technoport, avec la culture d'oléagineux le long de la voie ferrée ainsi que l'émergence d'une prairie temporaire au sud du site.

Patrimoine culturel

Aucun site classé n'est situé à moins de 3 km de la zone d'étude.

Le site inscrit le plus proche est localisé sur plusieurs communes, dont la commune de Village-Neuf, à 3 km au nord-est : il s'agit de l'Île du Rhin.



Cartographie du patrimoine remarquable autour du site d'étude

L'opération du TECHNOPORT ne s'inscrit dans aucun périmètre de protection de monuments historiques ou périmètre délimité des abords (PDA), ni concernant les sites patrimoniaux remarquables (SPR).

4.5 Milieu humain

Démographie

Une agglomération où dynamisme démographique et économique se conjuguent

Le périmètre d'étude est situé dans l'agglomération trinationale de Bâle qui compte environ 830 000 habitants et dont la population a augmenté de 0.5 % entre 2000 et 2013. C'est la partie française qui a connu le plus fort taux d'accroissement durant cette période qui s'élevait à 1%.

Saint-Louis Agglomération compte 78 300 habitants en 2016. Entre 2010 et 2015, le taux d'évolution annuel s'élevait à 1% et a été l'un des plus forts de la région Grand Est. A titre d'exemple, il était respectivement de 0,6 % pour l'Eurométropole de Strasbourg et de 0.7% pour Colmar Agglomération. Cette forte croissance est à la fois due au solde naturel positif et à un fort excédent du solde migratoire. Ce phénomène s'explique à la fois par la forte attractivité qu'exerce la Suisse et par la création d'emplois au sein de Saint-Louis Agglomération. En effet 44 % des actifs résidant dans l'agglomération travaillent en Suisse. Parallèlement, entre 2010 et 2015, 1220 emplois ont été créés sur l'agglomération. La présence de l'EuroAirport contribue fortement à cette vitalité économique avec ses 6300 emplois directs situés sur la plate-forme aéroportuaire constituant le 1er bassin d'emploi du département.

Entre 2010 et 2015 l'indicateur de concentration d'emploi (*) a augmenté passant de 67,3 à 68,9. Il reste néanmoins assez faible du fait des nombreux actifs frontaliers.

(*) égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

Saint-Louis, la ville-centre de l'agglomération

Saint Louis est la commune la plus peuplée de l'agglomération et compte 20 400 habitants en 2015. Troisième commune du département par son poids démographique, la part de Saint-Louis dans son agglomération n'a cessé de décroître depuis de nombreuses années. En 2015, elle représente 26.3 % de la population totale de l'agglomération. La forte croissance de l'agglomération s'est opérée en dehors de noyau central (composé de Saint-Louis et de Huningue) dont la population est restée quasiment stable depuis 1990.

L'un des objectifs communs du SCOT et du PLU en cours de révision est de rééquilibrer le développement démographique sur le cœur d'agglomération. Le rythme de production de logements neufs intense enregistré depuis 2017 sur Saint-Louis laisse augurer un regain de vitalité du cœur d'agglomération.

Hésingue : une commune périphérique au cœur d'agglomération

Hésingue compte 2660 habitants en 2015 et représente 3,4 % de la population de l'agglomération. Elle a connu une augmentation de 7.6 % entre 2010 et 2015.

Emploi

L'étude Hank réalisée en 2017 pour Saint-Louis Agglomération a montré que SLA dispose d'atouts et de particularités économiques :

Attractivité résidentielle, renforcée par la proximité de la Suisse :

- Un dynamisme démographique **positif** (+1,2% par an, source : Insee)
- Un habitant sur cinq et un actif sur deux sont des **travailleurs transfrontaliers** (14 000 sur le territoire).
- Des activités présentes structurantes (commerces, restauration...) dont le développement est en lien avec la dynamique démographique (+10% d'emplois soit +703 emplois salariés privés entre 2010-2015) mais qui peinent à freiner le mouvement d'**évasion commerciale** du territoire.

Diversité de savoir-faire industriels et des métiers clés :

- Le territoire **crée de l'emploi** (22 300 emplois privés salariés ; +5% d'emploi privé salarié entre 2010-2015) et compte des **entreprises leaders** sur ses marchés.
- Base industrielle conséquente en recul (13 900 emplois, -2,2% d'emplois) qui draine quelques activités de recherche et développement scientifique : 931 emplois privés et publics dans la conception-recherche
- Faiblesse relative des activités tertiaires : 1498 emplois privés salariés, +20% d'emplois entre 2010-2015, portés par les activités de recherche scientifique et les activités financières

Des domaines d'activités stratégiques lisibles :

- Pharmaceutique et cosmétique : 1665 emplois privés salariés en 2015, +13% d'emplois privés salariés entre 2010-2015
- Chimie et plastique : 1436 emplois privés salariés en 2015, -23% d'emplois entre 2010-2015
- Tissu de TPE-PME industrielles aux compétences diverses (métrologie, mécanique, électronique) : 1600 emplois privés salariés, +10% d'emplois entre 2010-2015
- Logistique, transports et commerce de gros : 5449 emplois privés salariés, -2% d'emplois privés salariés entre 2010-2015
- Pôle d'aménagement intérieur et d'entretien des aéronefs : 2500 emplois privés
- Tourisme : 1465 emplois privés salariés en 2015, +18% entre 2010-2015

Néanmoins, pour se renforcer au sein du Sud Alsace et auprès des métropoles voisines, le territoire de Saint-Louis Agglomération doit en parallèle **lever les freins** à la poursuite du développement de son territoire.

Faible attractivité du territoire pour les jeunes et faible concentration de l'emploi :

- Faible attractivité pour les 15/29 ans : 15% de 15-29 ans et en baisse (-1%), ce qui pose des questions en termes de recrutement pour les entreprises du territoire et d'offre d'enseignement supérieur

-Concentration faible de l'emploi : pour 100 actifs résidents, 61 emplois sur le territoire en 2013 ; pour 100 nouveaux actifs, 50 emplois créés sur le territoire ; qui renforce le caractère résidentiel du territoire et sa dépendance vis-à-vis de l'emploi transfrontalier

Ces 2 indicateurs pointent une nécessité de densifier l'emploi et de renforcer l'attractivité pour les jeunes actifs.

Des offres à diversifier en matière d'enseignement, de commerces, de loisirs, de multimodalité :

- Offre d'enseignement supérieur (bac+2 /+3) à compléter : promotion de l'offre auprès des jeunes, adaptation aux besoins du territoire (nouvelles technologies, sanitaire et social) et au marché transfrontalier, développement de cycles courts professionnalisant et enjeu de compétence linguistique (anglais/allemand)
- Capacité d'innovation et entrepreneuriat à exploiter : enjeu d'ancrage de l'ISL et de renforcement de l'offre du territoire en matière d'accompagnement à l'innovation ;
- Offres commerciales, culturelles et de plein air à diversifier : enjeu de mise en tourisme du territoire ; offre congrès/ salons professionnels en proximité de l'Euroairport
- Multimodalité (covoiturage, TC, liaisons trains-vélos) à développer

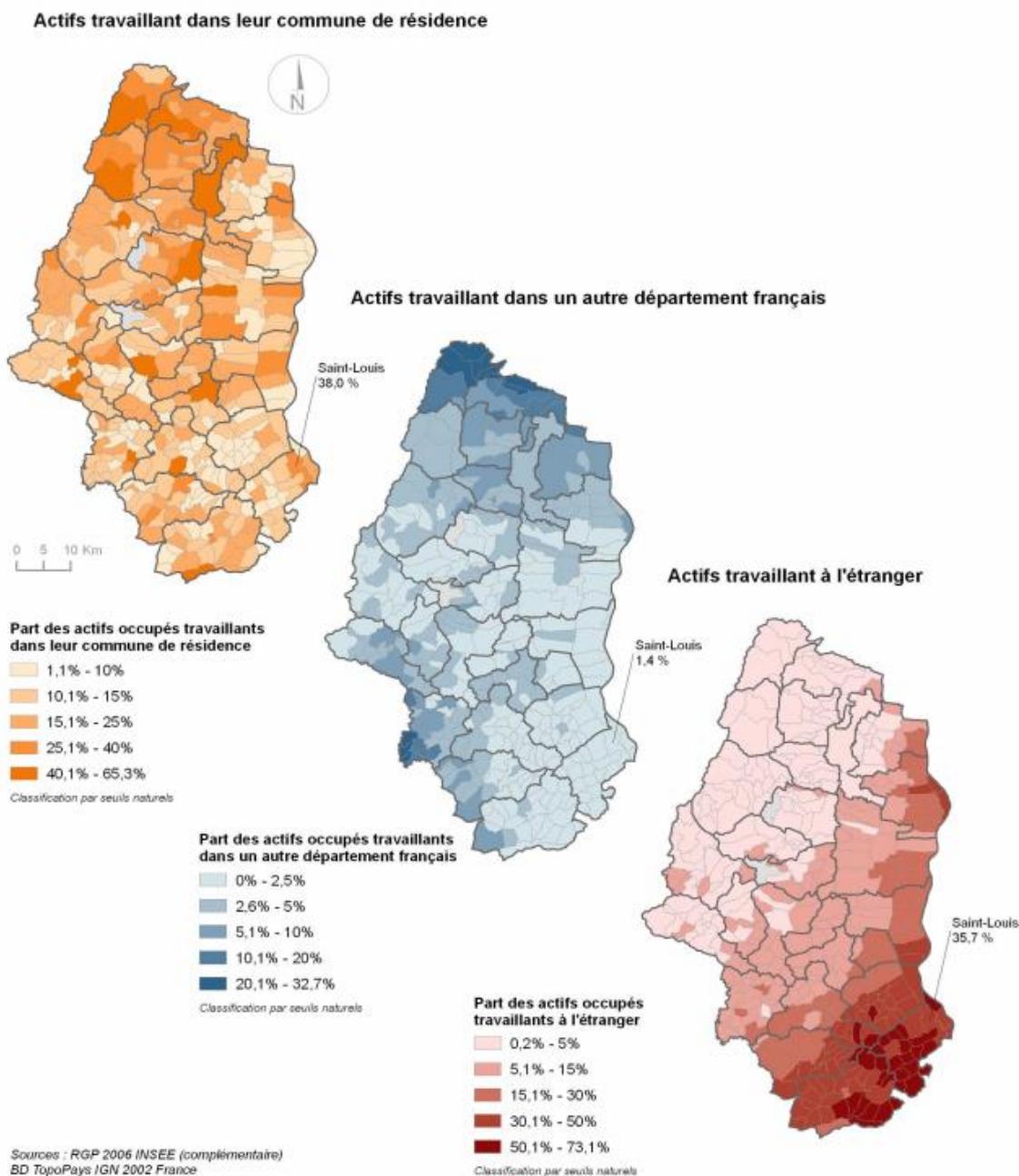
L'offre foncière à organiser et à marketer à la bonne échelle :

- Une stratégie foncière et une gamme de sites (industriel, logistique, tertiaire) à construire : Pénurie d'offre foncière disponible immédiatement, une offre foncière à moyen terme (3 à 5 ans) à marketer et consolider.
- Des capacités à long terme à proximité des zones d'activités à phaser et hiérarchiser dans le temps en fonction du marché
- Donner de la lisibilité à l'offre et une cohérence aux pôles économiques et à leurs vocations
- Anticiper et hiérarchiser les besoins de requalification des zones vieillissantes

Des attentes du monde économique en termes de services et de rayonnement de Saint-Louis Agglomération :

- Le prix du foncier jugé élevé et un manque d'accès à l'innovation
- Des besoins en termes d'accessibilité, d'accompagnement au développement, d'export-relations internationales et rayonnement-image du territoire
- Territoire et pôle économique peu identifiés entre Mulhouse et Bâle

Les migration-domicile travail



Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence, dans un autre département ou à l'étranger

L'agglomération profite du dynamisme de la Suisse et de l'Allemagne, avec plus de **35 000 personnes qui passent la frontière** chaque jour pour aller travailler à Bâle ou en Allemagne.

Seul 15,3% des actifs résidents dans la commune d'Hésingue y travaillent. Ce pourcentage passe à 35,6% pour la commune de Saint-Louis, car elle offre d'avantage d'emplois.

A l'échelle de la communauté d'agglomération de Saint-Louis, la majorité des actifs ont un emploi dans une commune autre que celle où ils résident, comme le démontre la figure ci-dessus.

Logement

On relève une augmentation de la tension globale sur le marché local de l'habitat. Elle est notamment révélée par le développement important et continu du parc de logements. En moyenne il a augmenté de 1.7% par an représentant 37 825 logements dont 34200 de résidences principales. Par ailleurs, sur l'agglomération le parc est composé de 43 % de logements collectifs et 57 % de maisons individuelles (données INSEE 2015).

A Saint-Louis, le parc de logements est composé de 10 665 logements en 2015 soit 28.2 % du parc de logements de Saint-Louis Agglomération. Les appartements sont largement majoritaires. Ils représentant 71,2% du parc alors que les maisons individuelles en représentent 27.4%. Saint-Louis offre une forte diversité de logements tant au niveau du statut que de la typologie de logements. (données INSEE 2015).

La commune de Héisingue compte 1218 logements en 2014, soit 3.3 % du parc de Saint-Louis Agglomération. Le parc des logements est dominé par les maisons qui en représentent 70.6%. La part des appartements est de 28,4 %, qui est un pourcentage bien inférieur à la moyenne de l'agglomération. Ceci a pour corollaire une dominante de grands logements.

Les équipements publics

Il s'agit d'une agglomération singulière qui doit intégrer des paramètres bien plus importants que les agglomérations non frontalières et bien plus importantes que la plupart des agglomérations et villes de même taille, principalement en raison de son intégration dans l'agglomération trinationale de Bâle et de la présence de l'EuroAirport (EAP). Les équipements présents répondent donc à des besoins et fonctions multiples :

-internationales telle que :

- l'EAP,

-des fonctions de centre- ville :

- Pôle santé
- équipements culturels,
- équipements d'enseignements supérieurs et lycée
- équipements scolaires secondaires
- Equipements sportifs
- Equipements administratifs
- ...

-des équipements de proximité :

- Accueil petite enfance
- Ecoles maternelles et primaires
- Equipements associatifs
- ...

Les commerces

La compétence développement économique est portée par Saint-Louis Agglomération. Il existe 16 parcs d'activités à vocation industrielle, artisanale et commerciale à Saint-Louis Agglomération. Il existe quatre pôles commerciaux principaux organisés chacun autour d'une surface commerciale alimentaire (hypermarché) :

- Centre LECLERC, rue de Séville à Saint-Louis (7 000 m² de surface alimentaire locomotive et sa galerie marchande intégrée d'une vingtaine de magasins, et 20 cellules commerciales de type « retail park » autour de ce pôle principal) – situé au nord-est du Technoport. Il représente l'offre commerciale de référence de Saint-Louis, essentiellement composée d'enseignes nationales. L'hypermarché est déconnecté de la zone commerciale avec des accès distincts qui ne permettent pas un parfait foisonnement entre les deux polarités.
- Géant CASINO, Avenue du Général de Gaulle à Saint-Louis (5 600m² de surface alimentaire locomotive, 5 cellules commerciales en galerie marchande) – situé à 2km au sud du Technoport.
- L'hypermarché marque l'entrée du centre-ville de Saint-Louis. Il est bien visible depuis la D469 et facilement accessible avec l'A35. La galerie marchande est presque inexistante avec quelques commerçants indépendants en face des caisses et aucune moyenne surface à l'extérieure pour venir compléter l'offre. Il s'agit avant tout d'une moyenne surface alimentaire de proximité qui rayonne uniquement sur la zone proche, l'hypermarché profite cependant légèrement des flux transfrontaliers du fait de sa situation géographique.
- Hyper U, à Sierentz (6 500m² de surface alimentaire locomotive), avec un parc d'activités commerciales comprenant une petite dizaine de moyennes surfaces.
- E.Leclerc, à Blotzheim (3 950m² de surface alimentaire), avec également un petit parc d'activités commerciales en cours de construction.

Les deux pôles situés sur la commune de Saint-Louis et, respectivement, au nord et au sud du Technoport, sont les entités commerciales les plus proches géographiquement du projet.

A ces pôles, vient s'ajouter un réseau de petites et moyennes surfaces de type Lidl, Carrefour contact et city, Intermarché, Leader Price complétant l'offre commerciale.

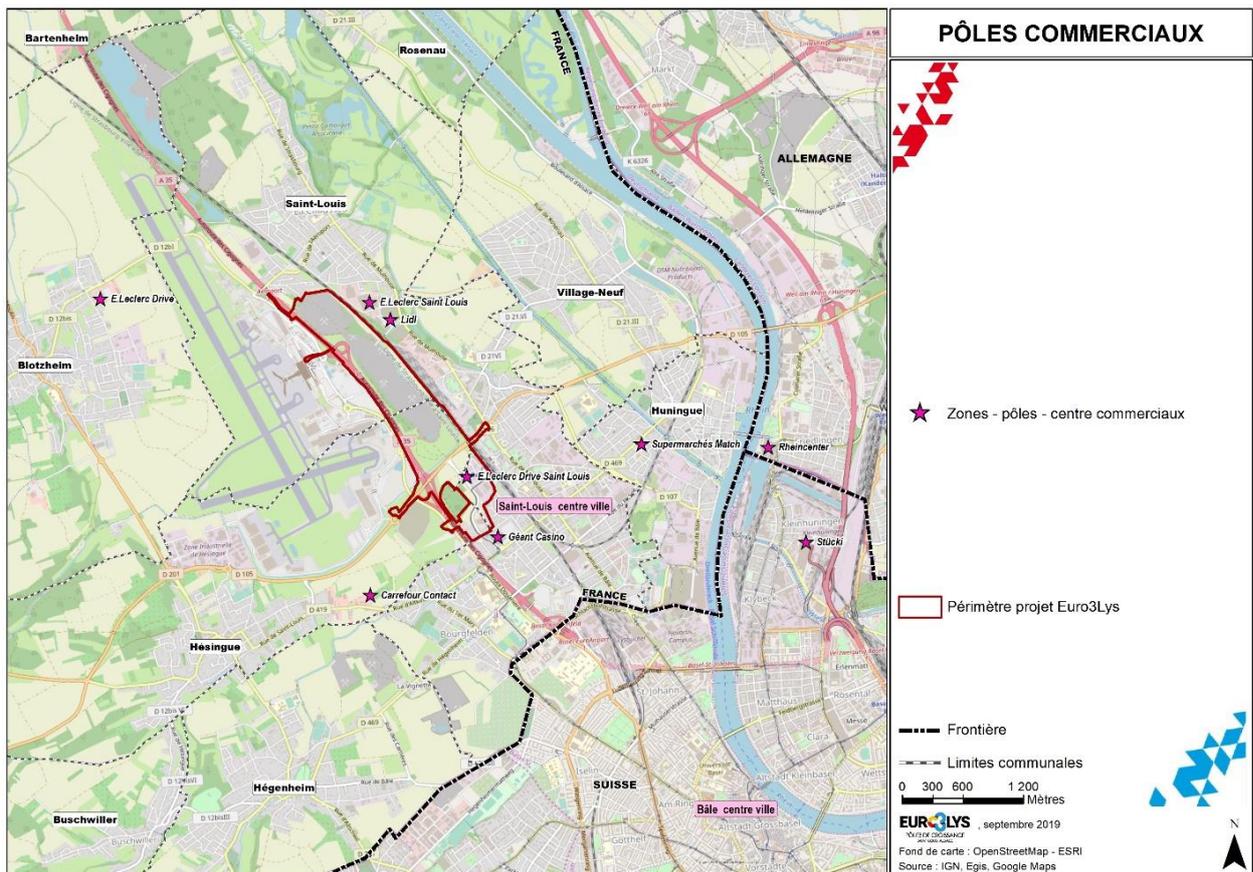
En complément, un réseau de petits commerces existe au niveau des centres villes, principalement des commerces de bouche.

Le centre-ville de Saint-Louis (2 km du projet) est la zone commerciale de centre-ville la plus proche du site. L'offre commerciale en centre-ville est de dimension modeste (200 locaux commerciaux dont 10% vacants), mais relativement variée avec une dominance des activités de services suivi par l'hygiène-beauté-santé et la restauration. Le prêt à porter, quant à lui, est peu représenté. Les commerçants indépendants y sont majoritaires, seules quelques enseignes sont venues s'implanter (sur le segment « textile », arrivée récente de TallyWeijl et « services », arrivée récente de Stéphane Plaza immobilier).

Les zones commerciales plus éloignées de Saint-Louis sont localisées à : (i) Mulhouse (centre-ville : 600 magasins, à 28 km au nord-ouest), et alentours (zones commerciales à Dornach, Wittenheim et Habsheim – plus de 300 magasins en tout) ; et (ii) Altkirch est à 28 km à l'ouest (70 magasins, deux grandes enseignes alimentaires).

Sur le territoire suisse et allemand, l'offre commerciale et de services dans l'agglomération Bâloise comprend principalement :

- Les commerces et services associés dans les centres-villes :
 - o En Suisse, Bâle centre (environ 650 magasins de centre-ville) à 6 km du projet ;
 - o En Allemagne, Lörrach (notamment en zone piétonnière – 150 magasins) à 17 km du projet.
- Les centres commerciaux :
 - o Rhein Center, en Allemagne (30.000 m² / 55 boutiques) à 6km du projet. Un centre particulièrement attractif avec une offre « mass-market » très complète ; attirant une clientèle suisse et française. Un second centre de taille intermédiaire est en cours de construction (DreiländerGalerie, 22,000m² environ) ; sa programmation n'est pas encore connue.
 - o Stücki, en Suisse (32.000 m² / 100 boutiques) à 8km du projet. Ce centre commercial est en cours de restructuration suite à une vacance grandissante du fait des principaux éléments suivants : pas d'accessibilité directe depuis les axes autoroutiers (enclavement dans le quartier), positionnement prix très élevé par rapport au Rhein Center très proche, absence de différenciation de l'offre par rapport au centre-ville de Bâle, et parking payant.
 - o St Jakob, en Suisse (20.500 m² / 51 boutiques) à 12km du projet. Implanté en vis à vis du Stade St Jakob Park, le centre commercial se positionne comme un centre de shopping de proximité.



Situation du projet vis-à-vis des principaux pôles commerciaux environnants (Source : Google Maps)

L'ensemble de l'offre commerciale de l'agglomération trinationale de Bâle, présentée précédemment, se caractérise par :

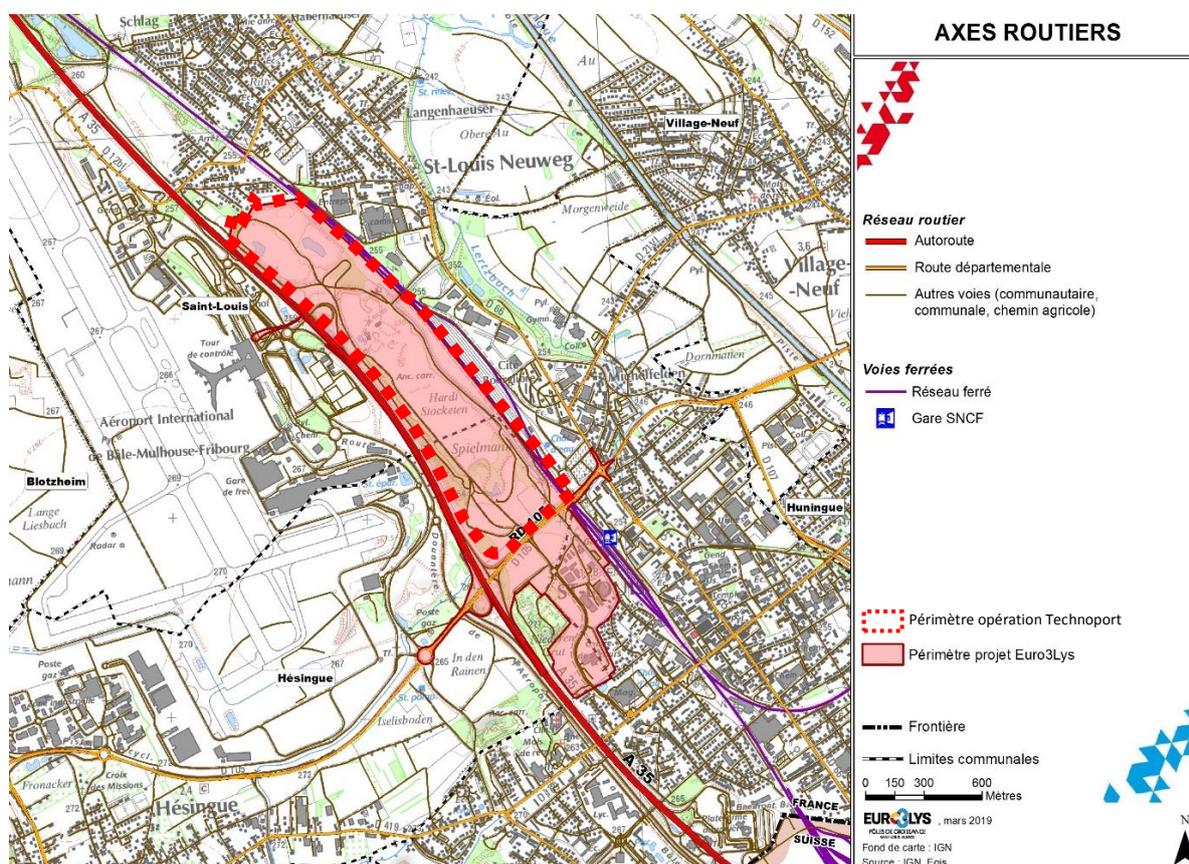
- Une offre limitée et fragmentée, principalement axée sur un positionnement « mass-market » ;
- Un centre-ville de Bâle à l'accessibilité très limitée, tant en termes de transports que de prix ;
- L'affluence trinationale de Rhein-Center démontre une consommation transfrontalière déjà bien présente dans la région, profitant principalement au côté allemand ;
- La partie française concentre principalement des grandes surfaces alimentaires et apparaît ainsi peu attractive en matière commerciale. Mulhouse et son agglomération sont dans une dynamique propre, compte tenu de la distance séparant les deux agglomérations.

4.6 Les circulations et les déplacements

Le réseau viaire

Le réseau viaire de Saint-Louis Agglomération se compose de **3 principales liaisons** :

- L'autoroute A35, définie comme de transit et interrégionale
- La RD105, définie comme interrégionale et régionale
- La RD473, la RD463 et la RD23, définies comme régionales et locales



Cartographie des principaux axes routiers

Les principaux **points faibles** de ce réseau routier sont :

- La plateforme douanière franco-suisse sur l'A35 à Saint-Louis, qui ne parvient plus à écouler le trafic de poids-lourds aux heures de pointe dans le sens France-Suisse.
- L'échangeur A35/RD105, dont la capacité est insuffisante pour écouler tous les flux de trafic aux heures de pointe.
- La faible capacité de la RD105 qui n'est qu'à 2 voies bidirectionnelles.

Le réseau ferré

Le Technoport est directement concerné par la proximité de la **voie ferrée Bâle-Mulhouse** à l'Est. Aujourd'hui, des travaux sont en projet, à l'amont de Saint-Louis, pour améliorer la capacité de l'axe.

Saint-Louis Agglomération est directement concerné par le projet RER trinational, qui va venir améliorer l'offre du TER actuel. La desserte de la gare SNCF de Saint-Louis sera augmentée. L'opération du TECHNOPORT est également pensée en lien avec le projet de **raccordement ferroviaire de l'EuroAirport**.

L'emprise SNCF en traversée du site d'étude est prévue dans le cadre du raccordement entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport.

Le réseau aéroportuaire

Le Technoport est concerné par la proximité avec l'**Aéroport international Bâle-Mulhouse-Fribourg**, situé en territoire français. Le trafic est de plus de 8 millions de passagers en 2016, ce qui en fait un des 10 plus grands aéroports en Allemagne (9ème).

Réseaux de transports en communs

Le réseau de bus :

L'exploitation du réseau Distribus est assurée par l'entreprise METROCARS dans le cadre d'une Délégation de Service Public. Le réseau possède 12 lignes desservant les 10 communes de l'ancienne Communauté de Communes des Trois Frontières, les communes au sud de l'ancienne Communauté de Communes de la Porte du Sundgau ainsi que la commune de Sierentz. Ce réseau comporte 142 points d'arrêt, dont 11 en Suisse. Il est complété par un système de transport à la demande (TAD) déployé sur la partie nord de l'ancienne Communauté de Communes de la Porte du Sundgau et sur le Pays de Sierentz. Trois lignes pénétrantes sur le territoire de Saint-Louis Agglomération faisant l'objet d'un accord d'affrètement avec la Région Grand Est avec application des tarifs Distribus viennent compléter ce dispositif (lignes 12, 13 et 15).

Le réseau tramway :

Le territoire de la commune de Saint-Louis accueille par ailleurs la ligne 3 du tramway bâlois entre la frontière de Bourgfelden et la gare de Saint-Louis. La mise en service s'est effectuée en décembre 2017. D'une longueur de 2.6 km, ce prolongement comporte 4 stations. Son exploitation est assurée par la Basler Verkehrs-Betriebe, exploitant du réseau bâlois. Favorisant les **mobilités transfrontalières**, le prolongement successif de la ligne 3 du tramway est destiné à faciliter la mobilité de toute personne amenée à se déplacer dans le territoire de Saint-Louis Agglomération et de l'agglomération de Bâle. A terme cette ligne rejoindra l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Le réseau auto-partage :

Le réseau d'auto-partage Citiz met à disposition des voitures à louer à Saint-Louis. La Coopérative Citiz Alsace dispose actuellement de **2 voitures à la gare de Saint-Louis**.

Le covoiturage :

2 aires de covoiturages sont répertoriées sur le territoire. En 2015, une aire de covoiturage de 41 places, située à proximité de l'échangeur A35/RD19 Bis à Sierentz a été créée.

PLAN DU RÉSEAU DistriBus

Pays de Sierentz
BRINCKHEIM, GEISPIITZEN, HELFRANTZKIRCH, KAPPELEN, KOETZINGUE, LANDSER, MAGSTATT LE BAS, MAGSTATT LE HAUT, RANTZWILLER, SCHLIERBACH, STEINBRUNN LE HAUT, STETTEN, UFFHEIM, WAHLBACH, WALTENHEIM, ZAESSINGUE.

KNCRINGUE
Knceringue Centre
RANSPACH LE HAUT
RANSPACH LE BAS
MICHELBACH LE BAS

Porte du Sundgau
MICHELBACH LE HAUT
ATTENSCHWILLER

FOLGENSBURG
Rue de Delle
WENTZWILLER

HAGENTHAL LE HAUT
HAGENTHAL LE BAS
NEUWILLER

LEYMEN
LIEBENSWILLER

Légende
● Terminus
○ Arrêt desservi
↔ Arrêt desservi dans un seul sens
--- Desserte à certaines heures
--- Ligne de Tramway
--- Ligne de tram hors tarification DistriBus
🏫 Collège / Lycée
🏠 Piscine
🏢 Agence Commerciale DistriBus
🚉 Gare

- 1 BLOTZHEIM Tilleul - HUNINGUE Domino
- 2 BUSCHWILLER Vosges - ROSENAU Petit Canal
- 3 SAINT-LOUIS EuroAirport - SAINT-LOUIS Gare - BÄLE Barfusserplatz - BIRSFELDEN Hard
- 4 SAINT-LOUIS Professeur Coste - BÄLE Schiffliände
- 5 BARTENHEIM République - SAINT-LOUIS St-Exupéry Lycée
- 6 KEMBS Romains - SAINT-LOUIS St-Exupéry Lycée
- 7 KEMBS Romains - BÄLE Schiffliände
- 8 SIERENTZ Zone Commerciale - BÄLE Bachgraben
- 9 VILLAGE-NEUF ZI - SAINT-LOUIS Gare
- 10 HÉSINGUE ZI - SAINT-LOUIS Gare
- 11 SAINT-LOUIS EuroAirport - SAINT-LOUIS Gare
- 12 FOLGENSBURG Rue de Delle - SAINT-LOUIS Europe
- 13 MICHELBACH LE HAUT Centre - SAINT-LOUIS Europe
- 14 LIEBENSWILLER Aubépines - SAINT-LOUIS Gare
- 15 KNCRINGUE Centre - SAINT-LOUIS St-Exupéry Lycée
- 16 VILLAGE-NEUF Paix - BÄLE Schiffliände
- 17 SAINT-LOUIS Professeur Coste - BÄLE Schiffliände
- 18 SIERENTZ Zone Commerciale - BÄLE Bachgraben



● Périètre opération Technoport

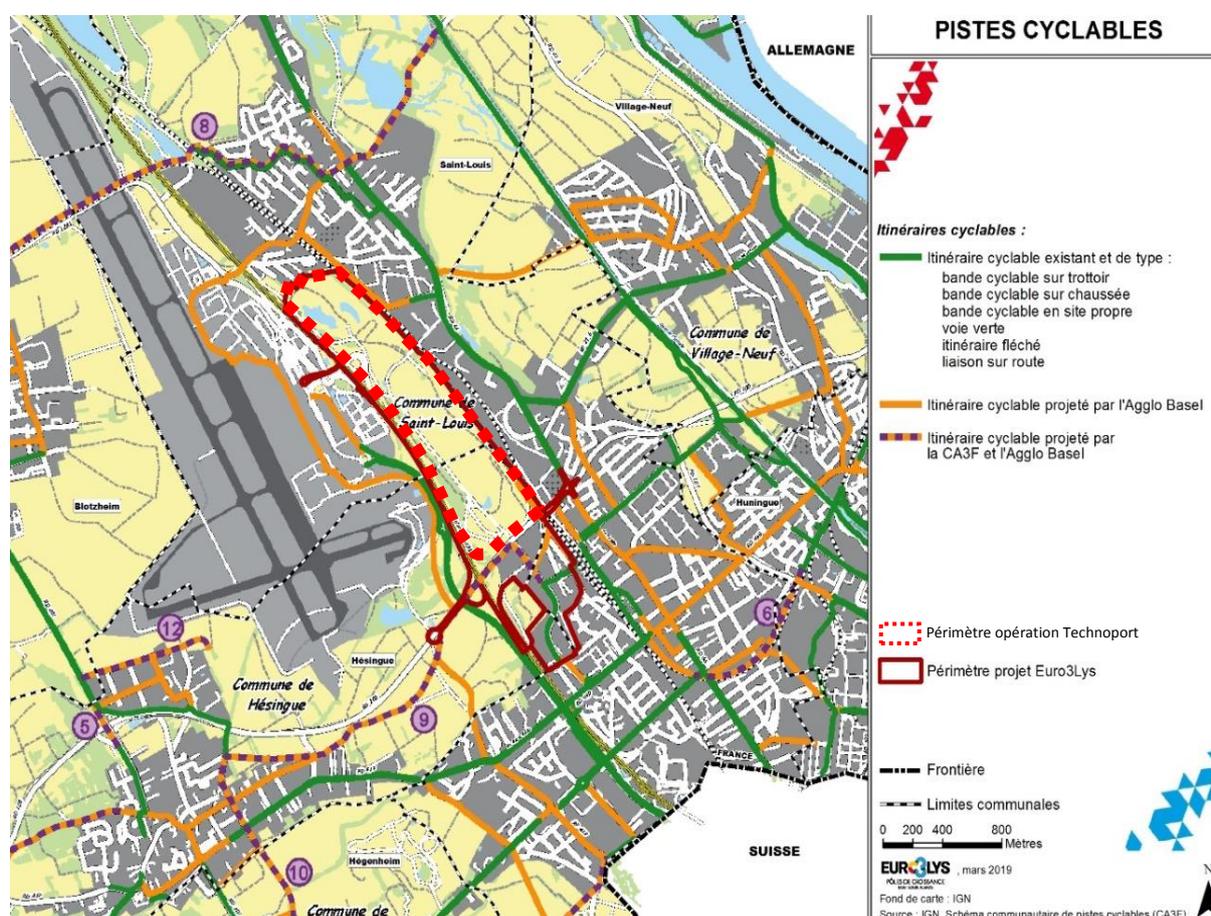
Plan du réseau de bus de SLA

L2.com-07 2019

Le réseau de mobilités douces

Les stratégies pour les mobilités douces s'orientent vers un **développement des réseaux cyclables** et des solutions multimodales.

La mobilité douce est considérée comme une réelle alternative aux déplacements individuels motorisés. Pour l'encourager, l'Agglo-Basel développe une stratégie ciblée sur l'amélioration des infrastructures de déplacements cyclables. A l'échelle de l'Agglo-Basel, un travail de hiérarchisation entre les différents axes doux a été réalisé : le schéma trinational des pistes cyclables. Les projets d'infrastructure douce ont ensuite été sélectionnés pour un cofinancement en fonction de leur situation et de leur intérêt vis-à-vis de ce réseau d'agglomération.



Cartographie issue d'extrait du projet de schéma communautaire de pistes cyclable autour du Technoport

Le schéma communautaire de pistes cyclables réalisé pour la Communauté d'Agglomération des 3 Frontières (CA3F) consiste à recenser d'une part, les pistes cyclables existantes sur le territoire de Saint-Louis agglomération, et d'autre part, de projeter de nouveaux itinéraires cyclables qui auront vocation à favoriser l'attractivité du territoire qui s'inscrit également dans l'environnement de l'agglomération tri-nationale de Bâle.

Les principaux objectifs de ce schéma sont :

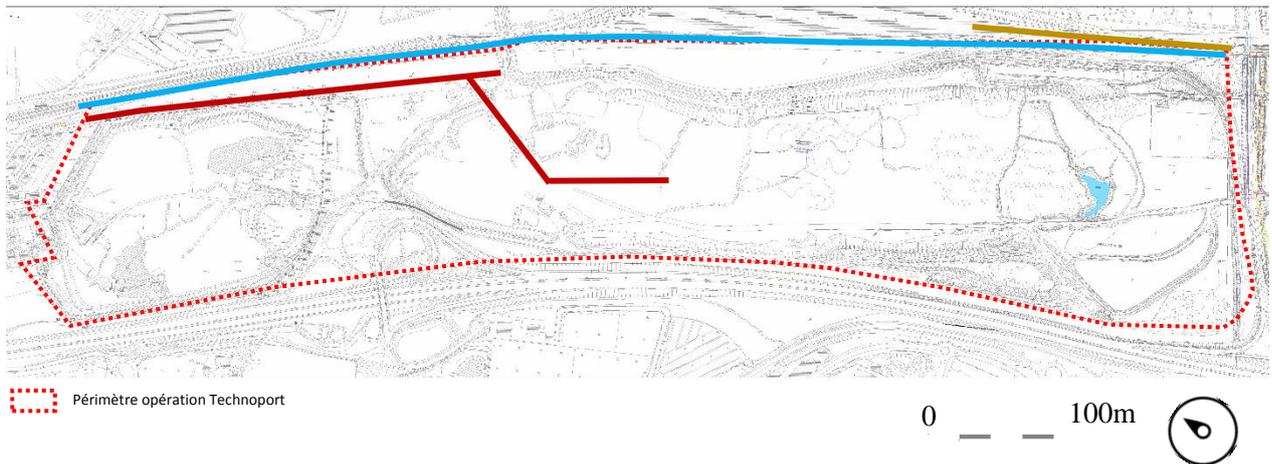
- Favoriser les modes de déplacements doux sur le territoire de Saint-Louis Agglomération et développer de nouvelles liaisons cyclables qui permettront de relier les communes de l'agglomération ;
- Palier à la carence des liaisons cyclables sur les axes est-ouest du territoire de l'agglomération ;
- Renforcer les axes structurants qui favoriseront les déplacements entre le domicile / lieu de travail, ou bien entre le domicile / équipements éducatifs, culturels et sportifs des collectivités ;
- Mettre en œuvre un maillage qui complétera le réseau principal des itinéraires cyclables d'intérêt régional et Européen, et qui développera des itinéraires touristiques en périphérie des villes de l'agglomération.

4.7 Réseaux

La desserte actuelle du site

Actuellement, le site du Technoport n'est traversé ou desservi par aucun réseau, sinon :

- -un réseau haute tension aérien alimentant les constructions à proximité direct du Chemin de Hellhof depuis le quartier du Neuweg.
- -un réseau AEP – diamètre 500 structurant longeant le site à l'est, en lisière avec la voie ferrée.
- -un réseau de desserte gaz longeant le site à l'est, sous la voie ferrée.



Cartographie du tracé des réseaux connus dans le site ou à proximité directe

Cette faiblesse en alimentation impose **l'amenée de tous les réseaux** nécessaires au bon fonctionnement du quartier d'une part, mais permet également une **grande souplesse** dans le dessin des aménagements envisagés d'autre part.

Eaux usées

Actuellement, le site du Technoport **n'est pas du tout maillé** par un réseau d'eaux usées.

Le réseau le plus proche est le réseau de type séparatif Ø700 situé sous la RD 105 et géré par Saint Louis Agglomération. Les eaux usées collectées dans le cadre du projet seront raccordées sur ce réseau existant.

Un collecteur EU en PE Ø300 sera posé sous voirie sur l'ensemble du projet. **Plusieurs stations de refoulement seront nécessaires** pour permettre le passage de point critique (traversée du Liesbach, traversée de la future voie SNCF...).

Eaux pluviales

Actuellement, le site du Technoport **n'est pas du tout maillé** par un réseau d'eaux pluviales.

Les eaux pluviales de **voirie** seront collectées via des canalisations enterrées ou des fossés le long des voies de circulation. L'ensemble des eaux sera prétraité avant **infiltration au niveau du parc central et/ou rejetées au cours d'eau le Liesbach**.

Les eaux pluviales des parcelles (toitures et stationnements) seront infiltrées au droit de ces dernières,

Réseau d'adduction d'eau potable

Ce réseau sera géré par Saint-Louis Agglomération à partir de 2020.

Après analyse, la desserte en eau potable de Saint-Louis répond bien aux besoins actuels de la commune, tant qualitatifs que quantitatifs. Le réseau est **en mesure de supporter un accroissement** de la consommation liée au développement communal.

L'alimentation en eau potable et la protection contre l'incendie au niveau de la ZAC du Technoport seront assurées par l'enfouissement d'un réseau Ø200 en fonte au niveau des futures voiries.

Réseau d'éclairage

Actuellement, le site du Technoport **n'est pas du tout maillé** par un réseau d'éclairage public.

Un réseau d'éclairage est présent en lisière sud du Technoport : il éclaire bilatéralement la RD105.

Les voies internes au Technoport seront éclairées selon les préconisations du service gestionnaire de l'éclairage public de Saint-Louis Agglomération.

Des mesures seront mises en place afin de diminuer l'impact environnemental et la pollution lumineuse du réseau, mais également afin de réaliser des économies de fonctionnement, à travers la variation de puissance par exemple.

Le réseau fibre optique et télécom

Le site du Technoport **n'est pas desservi** par le réseau haut-débit.

Les modalités de déploiement des réseaux de télécom et fibre seront définies par les études réalisées par les concessionnaires Rosace et Orange.

Le réseau fibre et télécom sera déployé sur le site depuis le chemin du Hellhoff et la RD105. Un réseau souterrain de gaines et chambres de tirage sera posé sous cheminement piéton et espace vert pour desservir l'ensemble des lots et les différentes stations de refoulements des eaux usées.

Réseaux électriques HT

Les modalités de déploiement du réseau électrique seront définies par les études réalisées par les concessionnaires (ENEDIS et Priméo Energie).

Les coffrets de branchement/ poste transformateur dédié, adaptés au tarif demandé par l'acquéreur sont mis en place en limite de parcelle.

Gaz

L'alimentation en Gaz naturel MPB sera étudiée par les concessionnaires (GRDF et Véolia Gaz), un réseau neuf pourra être déployé sur le site depuis la rue de la prairie, le chemin du Hellhoff et la RD105.

La pose des conduites d'alimentation et des coffrets de branchements, la mise sous pression du réseau sont réalisées par le concessionnaire.

Réseau de chaleur

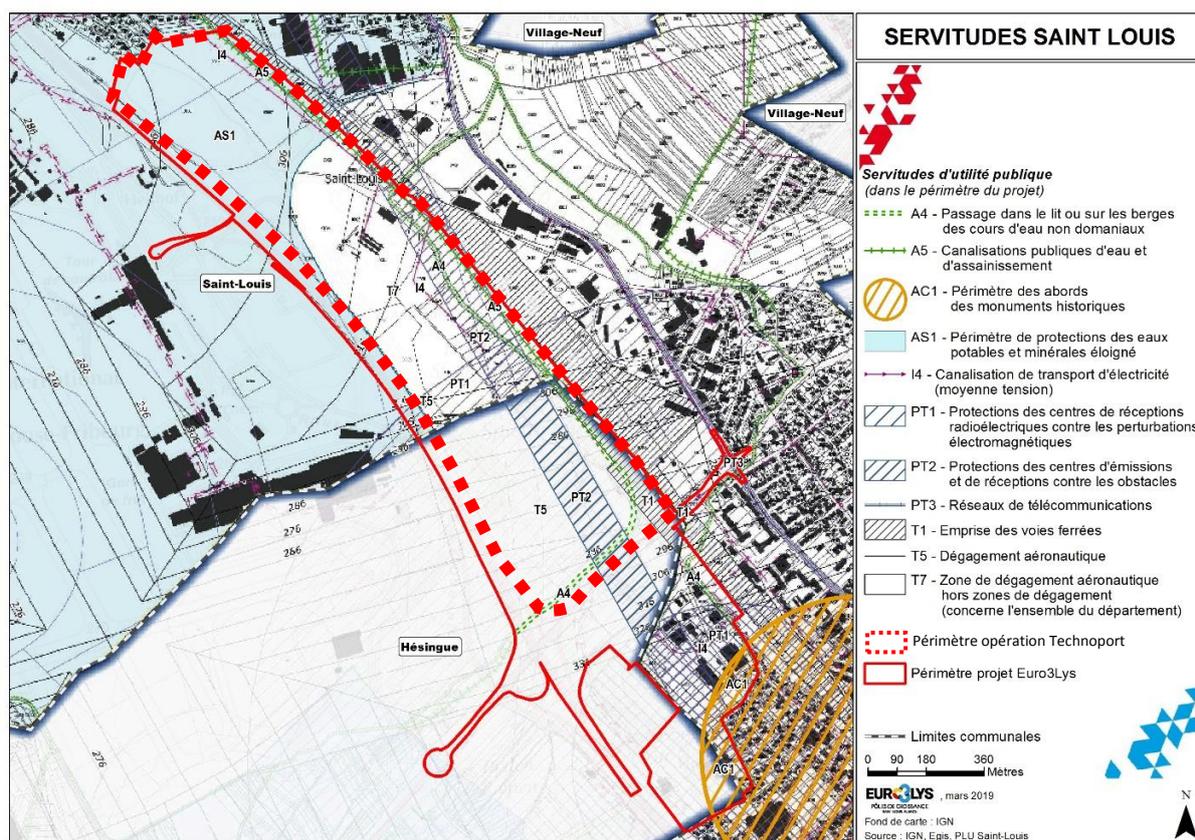
Le déploiement d'un réseau de chaleur sur le périmètre du projet sera étudié par le concessionnaire (RCUE). Un réseau neuf pourra être déployé sur le site depuis une nouvelle unité de production installée dans la ZAC du Technoport.

La pose des conduites de chaleur et des échangeurs, la mise sous pression du réseau et sa mise ne service sont réalisées par le concessionnaire.

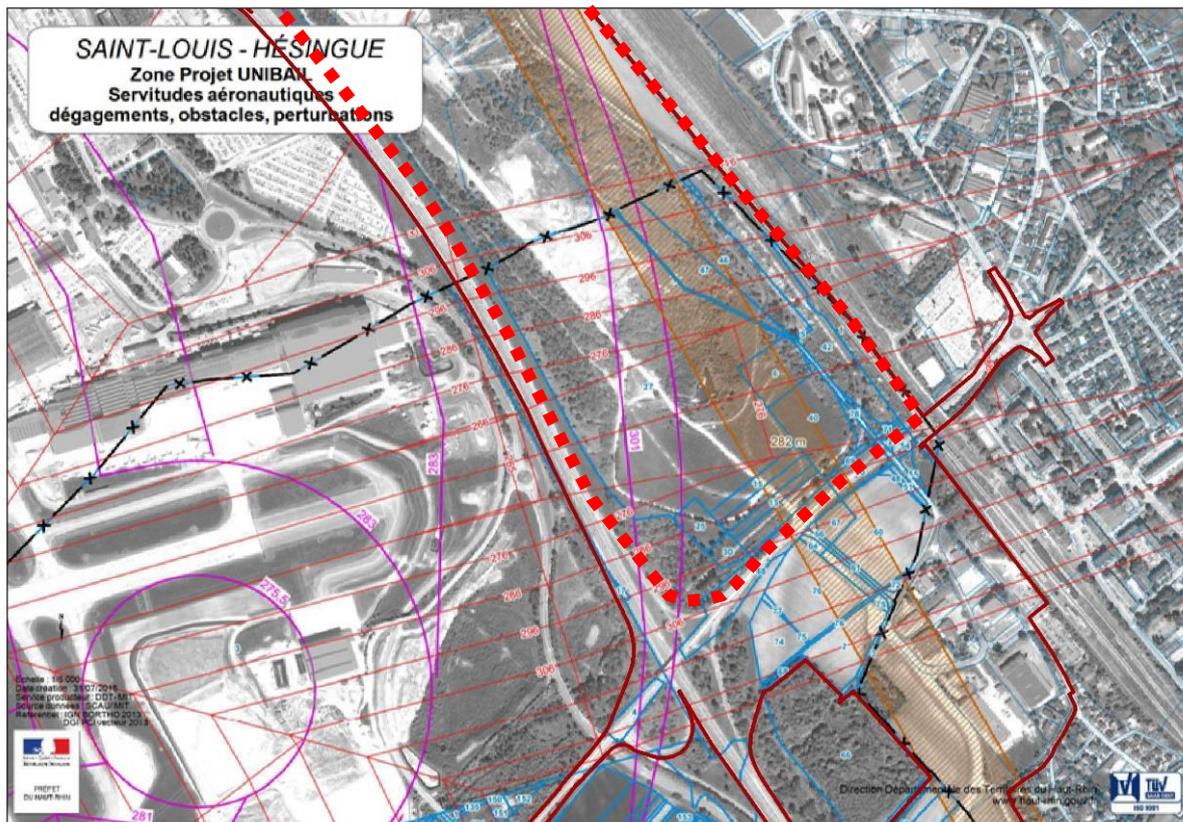
4.8 Les servitudes d'utilité publique

Dans l'emprise du site Technoport, on recense les servitudes d'utilités publiques suivantes :

- I4 – Canalisation de transport d'électricité : A-Moyenne tension
- A5 – Canalisation publique d'eau et d'assainissement
- PT1 – Protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques : zone de protection, qui régit la hauteur des bâtiments
- PT2 – Protection des centres d'émission et de réception contre les obstacles
- T7 – Dégagement aéronautique
- AS1 – Périmètre de protection des eaux potables et minérales



Plan des servitudes – source : PLU de Saint-Louis



 Périmètre opération Technoport

Plan des servitudes radar – source : DGAC

Les enjeux liés aux servitudes correspondent principalement à la **compatibilité du projet avec les documents d’urbanisme** en vigueur.

5. Programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone

Le site du Technoport est l'un des **pilliers de la stratégie** de déploiement et de montée en gamme de nouvelles offres foncières et immobilières au sein du projet Euro3lys. En effet, ce projet permettra de développer une offre nouvelle destinée à accueillir :

- de l'activité économique tertiaire : prestataires de service et offreurs de solutions aux entreprises ;
- de l'activité commerciale polarisante et qualitative qui réponde aux attentes des habitants et qui soit capable de générer de l'attractivité commerciale extra-territoriale ;
- des activités touristiques et de loisirs attractifs territorialement mais également pour le tourisme d'affaire et de loisir ;
- des activités d'enseignement et de formation, telles que des écoles privées, pour répondre aux forts besoins de recrutement des entreprises du territoire.

Ces programmes prendront place dans les espaces cessibles du site, autour d'une grande trame centrale d'espaces publics, selon la répartition suivante :

	Statut	Surface prévisionnelle
Programme des cessions et aménagements	Espaces publics	41,7 ha
	Espaces cessibles	33,6 ha
	Espaces infrastructurels	12,7 ha
	TOTAL	88 ha

Programme prévisionnel des surfaces d'espaces publics et cessibles du Technoport

L'offre déployée sur le Technoport en matière de R&D, de formation, d'entrepreneuriat, de tourisme, de commerces et de loisirs, ainsi que la connexion directe du site aux meilleures infrastructures de transport, le positionneront comme un grand projet urbain mixte capable de relocaliser une partie des flux économiques et commerciaux, d'en générer des nouveaux, sources de richesse et d'emplois, de répondre aux besoins des habitants et des entreprises du territoire, et ainsi d'alimenter son moteur industriel.

	Type de construction	Surface de plancher prévisionnelle (SDP)
Programme des constructions	Pôle de loisirs et de commerces	118 700 m ²
	Résidence hôtelière	19 000 m ²
	Programmes tertiaires, bureaux	96 000 m ²
	Programmes de loisirs	45 000 m ²
	TOTAL	278 700 m²

Programme prévisionnel du Technoport

Cette offre économique, et particulièrement celle de commerces et de loisirs, sera réalisée en veillant à maximiser les effets multiplicateurs des projets sur l'écosystème économique local, ainsi que les synergies avec ce dernier. La présence d'un Pôle de commerces et de loisirs multithématiques et qualitatif permettra :

- de transformer une partie des importants flux de transit aujourd'hui subits par le territoire (75 000 véhicules par jour et 8,6 millions de passagers à proximité immédiate du projet, données EAP et CD68) en flux de destination ;
- de relocaliser une part importante de la forte évacuation commerciale en répondant à la demande non satisfaite des habitants actuels et futurs du territoire de SLA (15 600 logements neufs programmés d'ici 2040, données SCoT) ;
- de renforcer l'animation urbaine du territoire au cœur de son développement métropolitain.

La complémentarité et l'adéquation de l'offre aux besoins spécifiques du territoire font l'objet d'un travail en concertation avec les acteurs locaux, dans le cadre d'un comité de préfiguration multipartenarial, préalablement au dépôt des futures demandes d'autorisations nécessaires à la réalisation des projets.

Les emplois attendus générés par les activités développées sur le Technoport sont évalués environ 4 000 emplois, à raison de :

- 1 500 emplois dans le pôle de loisirs et de commerces
- 2 500 emplois accueillis dans le secteur tertiaire (activités d'enseignement, de prestation de services, de recherche-développement), dans l'hôtellerie ainsi que les autres activités de loisirs du Technoport.

Le Technoport contribuera à renforcer la densité et la concentration de l'emploi sur le territoire, afin de diminuer la dépendance de ce dernier au marché suisse du travail.

Le Technoport, qui marquera l'entrée du territoire depuis l'ensemble des grandes infrastructures de transport, est la vitrine de l'ambition de SLA. Il soutiendra le fort développement industriel à proximité immédiate du site, et constituera un pôle de rayonnement économique supra territorial qui renforcera le dynamisme, l'attractivité et la notoriété de l'ensemble du territoire, au niveau national et tri national.

5.1 Le pôle de loisirs et de commerces

3 Pays est un site de **nouvelle génération** rassemblant commerces et loisirs dans une zone d'attraction de 2,1 millions d'habitants. Le projet bénéficiera d'une riche zone de chalandise transnationale à fort pouvoir d'achat, avec une typologie de visiteurs très diverse : travailleurs expatriés, touristes et familles locales françaises, allemandes et suisses.

Conçu pour se fondre dans l'environnement naturel, 3 Pays est entouré par un parc de 10 hectares. Une promenade verte mène les visiteurs du parc paysager jusqu'au toit, où sont développés de nouveaux concepts de culture et de loisirs. Avec des restaurants de plein air, proches de la nature, et des boutiques éclairées par la lumière naturelle, 3 Pays offre aux marques une opportunité inédite de s'exprimer et de rayonner.

3 Pays s'engage à créer des liens forts avec son environnement local. Intégré dans le projet Euro3Lys, le centre sera connecté aux transports publics dans la zone via l'extension d'une ligne de tramway, le situant à 20 minutes de Bâle. 3 Pays noue également des partenariats avec les acteurs locaux pour enrichir son offre avec des programmes culturels et pédagogiques.

Rassemblant les habitants de trois pays en un même lieu, pour vivre des nouvelles expériences communes, 3 Pays a l'ambition de devenir une destination de shopping et de loisirs avec un fort ancrage local.

Le projet 3 Pays prévoit notamment :

- 118.700 m² de surfaces construites, dont 60.000 m² de surface de vente et 25.000 m² de surfaces utiles de loisirs, culture, restauration, tiers-lieux, au sein d'un parc naturel et paysager de 10ha.
- 4.500 places de stationnement voiture, entièrement masquées de la vue des visiteurs, et de 300 places de stationnement vélos, couvertes et sécurisées.

Le projet 3 Pays s'implantera sur un terrain aménagé d'une superficie totale d'environ 182 000 m².



Vue d'artiste du Pôle de Loisirs et de Commerces – sources : Unibail Rodamco Westfield



Vue d'artiste du Pôle de Loisirs et de Commerces – sources : Unibail Rodamco Westfield

Le pôle de loisirs et de commerces a été positionné au sud du Technoport, sur la Commune d'Hésingue. Cette situation le rend accessible depuis :

-la Gare de Saint-Louis

- le nœud routier constitué par l'A35 et la RD105, stratégique à l'échelle de l'agglomération trinationale.
- le centre-ville de Saint-Louis, davantage accessible aux piétons et cycles.

Le projet 5A3F, réalisé par le Conseil Département du Haut-Rhin, vise à requalifier les infrastructures limitrophes du Technoport, l'A35 et la RD105, tout en créant de nouveaux accès à ce quartier aujourd'hui enclavé. En complément d'un nouvel accès en tourne-à-droite depuis le carrefour du Cimetière entre la RD105 et l'avenue de Mulhouse, 5A3F prévoit la reconfiguration de l'échangeur autoroutier desservant l'EuroAirport, en créant un accès au nord du Technoport, ainsi qu'un piquage direct sur l'A35, créant une entrée vers le sud du Technoport.

Cette position lui permet également de déployer 4 façades sur des infrastructures (A35, RD105, voie ferrée existante et NLFÉAP), en bénéficiant d'une très bonne publicité présentielle et qualifiant l'entrée de l'agglomération par son architecture. Cette architecture constituera par ailleurs un signal dans la ville.

Cette situation permet au pôle de loisirs et de commerces de se positionner dans l'axe urbain, en extension du quartier du Lys. Les habitants du centre-ville de Saint-Louis et du quartier du Lys pourront ainsi bénéficier des larges espaces extérieurs privés, en continuité du parc public du Technoport plus au nord.

5.2 La résidence hôtelière

Le site du Technoport offre un potentiel de création de 19.000 m² environ de surface de plancher (SDP) de résidence hôtelière grâce à :

- les hubs de transport que constituent l’EuroAirport, la Gare de Saint-Louis ainsi que la Gare de Saint-Louis La Chaussée, qui se situent à proximité du Technoport.
- la proximité directe avec les futures stations du tramway prolongé.
- le parc d’environ 20ha du Technoport à forte dominante naturelle dans lequel s’inscrira un golf rustique éco-durable.

L’offre en hôtellerie pourra répondre à une gamme étendue de besoins en hébergement : depuis la nuitée d’hôtel avant un vol européen jusqu’au séjour familial pour profiter des aménagements du territoire et de son offre de loisirs. Les typologies d’hébergement pourront ainsi varier de la chambre aux standards internationaux à l’hébergement original et dépaysant.

Pour sa proximité avec l’EuroAirport et en lien avec le départ du golf, les lots dédiés à l’hébergement sont envisagés au nord du site, notamment en interface avec le tissu pavillonnaire du quartier de Neuweg.

5.3 Programmes tertiaires, bureaux

Le site du Technoport offre un potentiel de création de 96.000 m² environ de surface de plancher (SDP) de programmes tertiaires et bureaux.

Ces programmes pourront en fonction des opportunités recevoir des surfaces de bureaux conventionnelles ou bien proposer des bureaux adossés à des programmes pouvant nécessiter de l'espace pour se développer : centres de recherche R&D, halls de fabrication et d'expérimentation, antenne universitaire, amphithéâtre d'enseignement, prestations de services, etc.

Les filières locales identifiées sont l'aéronautique, la plasturgie, la mécanique et les sciences de la vie. Les programmes tertiaires du Technoport pourront accompagner en fonction du besoin le projet de campus qui est à l'étude sur le quartier du Lys voisin. Ce campus a pour objectif de développer une activité de recherche dans un cadre eco-responsable. Une école internationale, en aéronautique ou chimie pourrait également y voir le jour, avec des besoins annexes, qui intégrera le tissu industriel local.



Référence de Hall de Production – Alvaro Siza – Weil-am-Rhein

5.4 Programmes de loisirs

Le Technoport offre un potentiel de création de 45.000 m² environ de surfaces de plancher (SDP) de programmes de loisirs.

Les activités envisagées sont multiples et s'articulent autour de la pratique sportive, récréative, ludique, culturelle et de bien-être. L'aménagement d'un centre aquatique pourrait par exemple venir mailler le territoire de Saint-Louis Agglomération de ce type de loisirs.



Référence de centre aquatique - Paisajes Emergentes – Medellín

Le projet prévoit également l'aménagement d'un golf éco-responsable. Ce golf, a pour ambition de proposer un parcours golfique au sein du parc du Technoport, de la manière la plus écologique possible. Il offrira ce parcours au plus grand nombre, l'objectif du Technoport n'étant pas de réserver ce golf à une élite connectée à l'EuroAirport mais déconnectée du territoire. Le golf sera intégré et réparti sur l'ensemble des 20 hectares du parc. Sur une surface de parc aussi importante, se mélangeront les dimensions écosystémiques, les parcours golfiques, écologiques et de balade. L'intégrité de chaque trame sera respectée.

La structure golfique nécessitera l'aménagement d'un club house d'environ 500 m² de surface de plancher.



Référence du golf éco-responsable des Bouleaux - Wittelsheim

Le golf prendra place dans le parc central du Technoport. Les autres programmes de loisirs s'implanteront sur le site en fonction de leurs besoins, des opportunités constructives et de leur desserte depuis l'A35.

6. Justification de l'opération du Technoport au regard des dispositions d'urbanisme et de son insertion dans l'environnement

Au regard des documents de planification et de prospection qui concernent le territoire, ce site et cette opération d'aménagement répondent de façon évidente aux exigences et objectifs affichés dans les projets d'aménagement et de développement durable contenus dans les PLU des communes de Saint-Louis et de Héringue, ainsi que dans le SCOT.

6.1 Justification du projet au regard des documents d'urbanisme

Schéma de Cohérence Territoriale des Cantons de Huningue et de Sierentz (SCoT)

L'opération du Technoport s'inscrit dans les orientations du document d'orientation générale du SCOT des cantons de Huningue et de Sierentz qui se décline en différents axes thématiques basés sur les objectifs et orientations du PADD. Ainsi l'opération du Technoport répondra notamment aux 3 axes thématiques suivants :

- 1. Une organisation urbaine cohérente et structurée : renforcer le pôle urbain principal

L'opération du Technoport contribue au développement de secteurs stratégiques pour renforcer le dynamisme du territoire et confirme le rôle du pôle urbain principal dans la politique du territoire.

- 2.: Une offre équilibrée en services et équipement pour un territoire solidaire : Concrétiser les projets d'équipements à vocation métropolitaine

Cet objectif inscrit le projet de Technoport dans une stratégie forte à l'échelle urbaine : il s'agit d'intégrer à la fois un secteur d'habitat, un pôle de services et d'activités le long des axes de prolongement du tramway bâlois. Dans ce contexte, le projet Euro3 Lys s'inscrit pleinement dans les orientations menées à l'échelle du SCoT.

- 3. L'accompagnement d'un développement économique ambitieux : permettre le développement des sites d'importance métropolitaine PERMETTRE LE DEVELOPPEMENT DE SITES D'IMPORTANCE METROPOLITAINE

Dans ce cadre, il s'agit de structurer un secteur de développement stratégique, dans la partie française de l'agglomération trinationale, alliant zone d'emplois, équipements stratégiques, desserte par les transports en commun et services. L'opération du Technoport s'inscrit pleinement dans cette logique.

Le SCoT des cantons de Huningue et de Sierentz approuvé le 20 juin 2013 est en cours de révision depuis le 26 septembre 2014. Le document en cours de révision a été renommé SCoT du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières. Il s'étend sur le périmètre de Saint-Louis Agglomération qui en est la structure porteuse. Sa révision, en cours, a débuté en juin 2016 auprès de l'ensemble des élus du territoire. Par la suite, trois réunions territoriales ont eu lieu avant l'été 2016 afin de présenter les projets de l'ensemble des communes du territoire et d'échanger sur les impacts du futur SCoT. Le diagnostic du territoire a été présenté le 28 septembre 2017 aux différentes personnes publiques associées. La démarche « Vision d'avenir 2030 – le projet du territoire », a permis aux élus de l'agglomération

d'élaborer une feuille de route guidant l'action de l'agglomération. L'ébauche du PADD a ensuite été élaborée en 2018, sur la base du diagnostic et des orientations de la Vision d'avenir 2030.

Le bilan du futur SCoT du Pays de Saint-Louis et des 3 Frontières, établi en juin 2017, fait état d'un SCOT qui s'articule notamment autour des objectifs politiques suivants :

Armature Territoriale

Le pôle urbain principal, composé de Saint-Louis et de Huningue, remplit une fonction territoriale structurante à maintenir au sein de l'agglomération bâloise. Il s'agit de conforter la place de ce pôle urbain principal, en renforçant le rôle de Ville moyenne de Saint-Louis autour de Bâle à l'échelle régionale, de manière à affirmer sa place dans l'armature urbaine régionale transfrontalière.

A l'inverse, les autres communes de l'agglomération ont une vocation complémentaire au pôle urbain principal, et un rôle relais entre la ville principale et les villages alentours.

Situé en majeure partie sur la commune de Saint-Louis, le projet du Technoport répond à cet objectif de renforcer l'armature territoriale autour du pôle urbain principal.

Economie

L'objectif est de répondre à l'enjeu économique trinational en favorisant le développement stratégique d'activités importantes, complémentaires, liées à l'aéroport. Cet objectif s'accompagne de l'objectif d'atteindre un taux d'emplois au moins égal à celui de 2008 à l'horizon 2030 pour répondre aux besoins de la population active locale existante et à venir, dans un contexte de 8500 actifs supplémentaires d'ici 2030.

Les sites de développement économique d'enjeu métropolitain intègrent notamment le site du Technoport, en cohérence avec le développement de l'Aéroport et des franges urbaines de Saint-Louis et Hésingue.

Commerce

Le SCoT prévoit d'affirmer le rôle du territoire dans l'armature commerciale régionale et transfrontalière. Cet objectif se décline par :

-la consolidation et l'évolution du commerce dans les centres villes lorsqu'ils s'inscrivent dans l'enveloppe urbaine ou à sa périphérie immédiate, à condition de ne pas remettre en cause l'armature urbaine et la vitalité du centre-bourg.

-le renforcement de l'attractivité commerciale du pôle urbain principal en permettant le développement et la modernisation de son appareil commercial, en ville comme dans les sites métropolitains attenants.

Le projet du Technoport répond à ces objectifs, par la création d'un pôle de Loisirs et de Commerces selon les modalités suivantes :

- situé à périphérie immédiate des enveloppes urbaines existantes.
- proposant une offre commerciale nouvelle et complémentaire à celle du centre-ville.
- permettant l'effet de « second tour », au bénéfice du centre-ville.

Foncier

La cohérence du territoire est assurée par la poursuite des objectifs suivants :

- Privilégier le développement dans le tissu urbain existant
- Reconquérir les friches et espaces déjà constructibles ou artificialisés

Ces ambitions passent notamment par la reconquête des anciens sites industriels ou inoccupés, dont la vocation n'est plus définie ainsi que par le réaménagement de sites déjà artificialisés, comme les gravières sèches lorsque celles-ci ne sont plus exploitées.

Prenant place sur une gravière en cours de comblement, une seconde gravière dont l'exploitation est arrêtée et une vaste friche artificialisée dont la vocation n'est plus définie, à proximité directe du tissu urbain existant, le Technoport répond aux ambitions foncières de l'agglomération, en permettant la préservation de sites plus excentrés et dont la vocation est établie.

Transports et mobilités

Le SCoT prévoit de renforcer la desserte ferroviaire et l'intermodalité aux gares ou arrêts ainsi que de renforcer les transports urbains et interurbains. Ces objectifs se déclinent par la réalisation du raccordement ferroviaire de l'aéroport pour assurer son rayonnement à l'échelle interrégionale, ainsi que la desserte du Technoport par les transports en commun en lien avec ce raccordement ferroviaire.

Le projet de Technoport répond à ces deux ambitions, en permettant et anticipant la traversée du site par la liaison ferroviaire de l'aéroport ainsi qu'en prévoyant la desserte de son site par l'extension de la ligne 3 du tramway.

Trame verte et bleue

Le territoire entend préserver son intégrité environnementale à travers la préservation de son fonctionnement écologique et le respect des continuités écologiques, en évitant notamment le cloisonnement des espaces. Ces objectifs sont déclinés par la réhabilitation durable des corridors écologiques ainsi que par l'amélioration de la perméabilité du territoire aux flux biologiques par des espaces plantés et arborés et par des aménagements qui rendront perméables la voie ferrée et l'autoroute, y compris sur des espaces à aménager à des fins économiques.

Chainon manquant entre Hésingue et la Petite Camargue Alsacienne, le projet de Technoport ambitionne de restaurer le corridor écologique le traversant et s'inscrit pleinement dans les objectifs du SCoT.

Climat, air, énergie

Le SCoT fixe notamment comme objectif au territoire de permettre l'alternative à la voiture individuelle. Cet objectif se décline à travers la facilitation des modes doux en adaptant les aménagements urbains, la hiérarchie et le maillage des voies.

Vierge de tout aménagement, le Technoport constitue une belle opportunité de créer des espaces publics véritablement adaptés aux modes doux. Le site permettra non seulement sa desserte par les modes doux, à proximité de deux gares ferroviaires, intégrant trois stations de tramway, mais également le maillage du territoire environnant. L'emplacement du Technoport répond ainsi aux objectifs du SCoT.

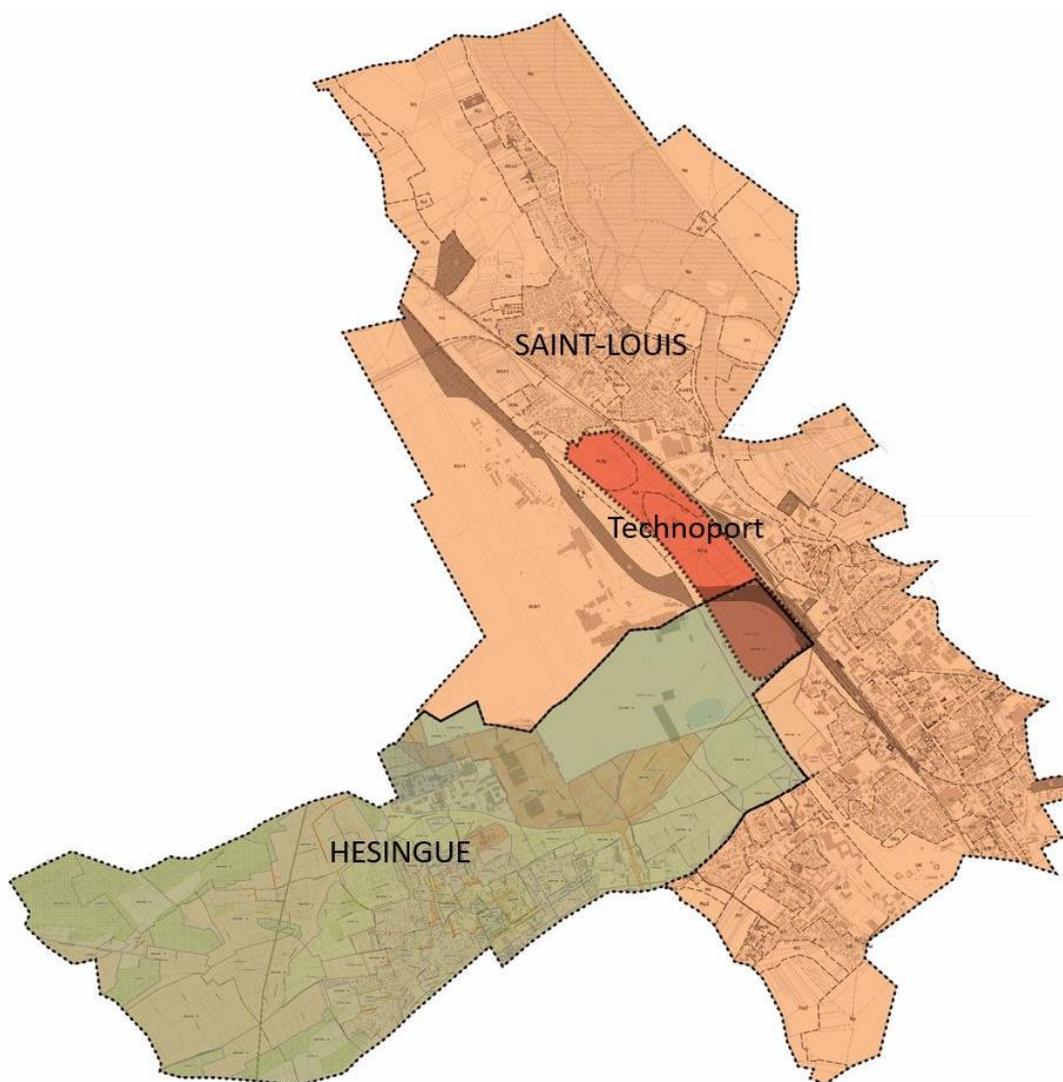
En conclusion, l'opération du Technoport s'intègre et répond parfaitement aux objectifs du SCOT actuel ainsi qu'à ceux du futur SCOT dénommé SCOT du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières.

PLUs

La ZAC du Technoport s'étend sur environ 88 hectares, sur les communes de Saint-Louis et de Hésingue.

L'emprise située sur la commune de Saint-Louis est d'une surface de 58ha, située au centre des limites administratives de la collectivité.

L'emprise située sur la commune de Hésingue est d'une surface de 30ha, située à l'extrémité est des limites administratives de la collectivité.



Plan de localisation de l'opération à l'échelle des communes de Saint-Louis et Hésingue

PLU de Saint-Louis

Le PLU de Saint-Louis a été approuvé le 20 janvier 2011, puis modifié à 8 reprises, la dernière modification ayant été approuvée le 28 juin 2019. Une procédure de révision du PLU est actuellement en cours. La Ville de Saint-Louis a engagé la procédure de révision du PLU lors du conseil municipal du 12 novembre 2015. Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) a fait l'objet d'un premier débat lors du conseil municipal du 25 janvier 2018 et d'un second lors du conseil municipal du 13 décembre 2018. Les documents écrits et graphiques sont consultables sur le site internet et en mairie. Les pièces du PLU en cours de révision ont été arrêtées au conseil municipal du 28 juin 2019 et seront approuvées définitivement fin 2019.

Le PADD en vigueur dresse la stratégie de la Commune de Saint-Louis en matière de développement durable, notamment autour des orientations suivantes :

-Un développement urbain cohérent, favorisant le renouvellement urbain et les grands équilibres sociaux.

L'opération du Technoport répond à cette orientation, par une urbanisation en continuité directe du centre-ville existant, dans des limites « dures » établies par les infrastructures grevant le territoire, et en ne puisant pas dans terres arables continues de la campagne environnante.

-L'exploitation des potentialités de développement économique

Le Technoport répond pleinement à cette orientation, par le développement d'une programmation répondant aux enjeux du territoire, avec une visée de rééquilibrage économique et commercial transfrontalier, véritable levier de développement économique pour le territoire.

-La régulation des déplacements, tous modes, au service d'un projet

Le développement du Technoport sera accompagné du prolongement du tram 3, qui constituera sa colonne vertébrale, et réponds à cette ambition du PADD. Le Technoport sera également l'occasion d'un maillage de modes doux, pour desservir son quartier et mailler le territoire à l'échelle métropolitaine.

-Des mesures en faveur de la valorisation des paysages urbains et la préservation du patrimoine et des ressources naturelles

Par la restauration d'un corridor écologique dont la fonctionnalité est menacée, l'opération du Technoport permettra la mise en valeur du potentiel d'un site traversé par un cours d'eau, à la topographie intéressante, permettant un projet paysager ambitieux.

L'opération du Technoport répond ainsi aux orientations en matière de développement durable inscrit au PADD en vigueur du PLU de Saint-Louis.

Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Louis actuellement en vigueur classe les parcelles en zone AUg et AU du règlement. Ces zones autorisent les constructions suivantes :

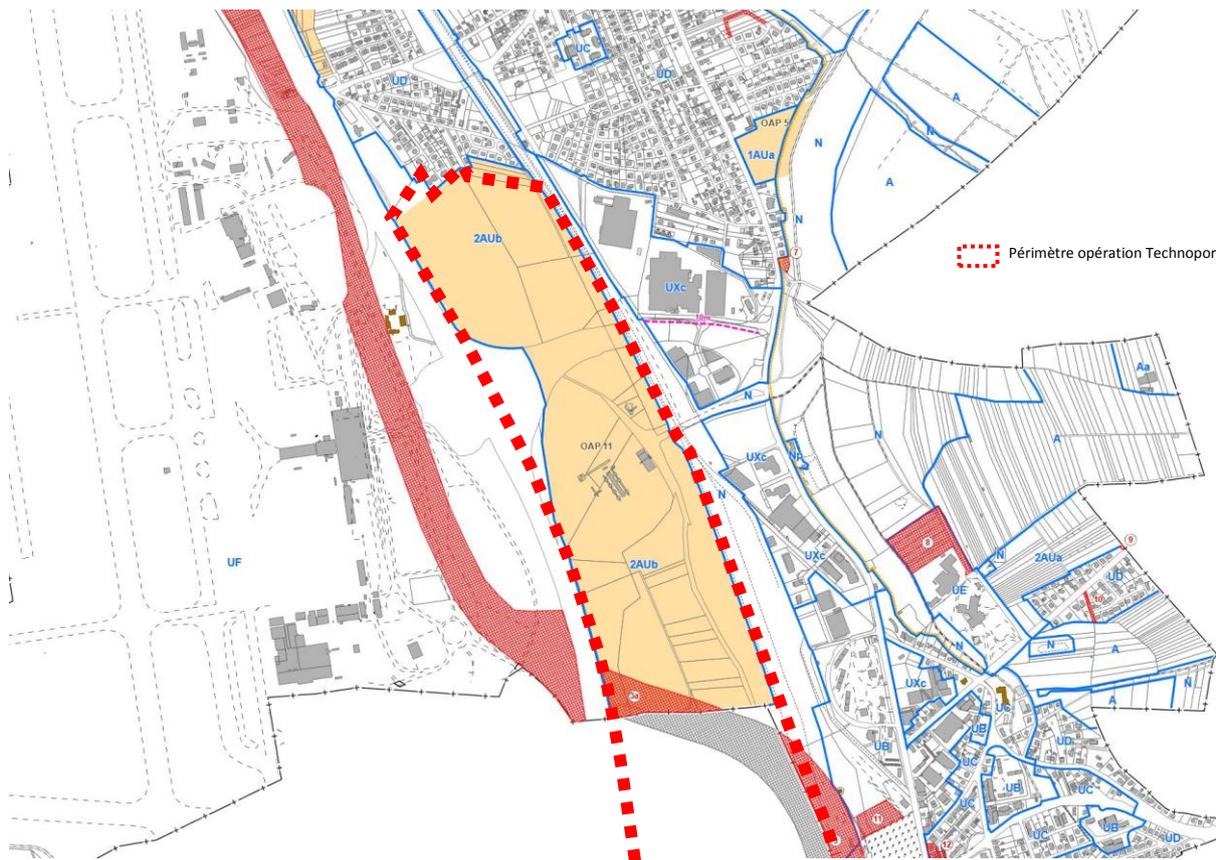
- La zone AUg autorise : Les constructions, aménagements et installations nécessaires à la réalisation d'un golf et son exploitation.
- La zone AU autorise : Les infrastructures d'intérêt général

La réglementation en vigueur ne permet donc pas la réalisation de l'opération dans sa globalité. Toutefois, le PLU en cours de révision modifie le zonage du site et classe l'ensemble des parcelles de la ZAC du Technoport dans une seule et unique zone à savoir la zone 2AUb, permettant ainsi la compatibilité entre le projet urbain et les dispositions d'urbanisme. Ce zonage autorise :

- Les affouillements ou exhaussements du sol à condition d'être nécessaires à des constructions ou installations admises dans la zone.
- Toutes les constructions et installations à condition d'être nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ainsi qu'à la prévention des risques et au transport d'énergie.
- Les aménagements viaires, espaces verts et travaux hydrauliques, à condition d'être liés à l'aménagement du site.
- Les aménagements viaires à condition d'être liés à la mise en place de pistes cyclables et cheminements piétonniers.
- Les aménagements viaires et la création de parcs de stationnement, à condition d'être liés à la desserte ou à l'aménagement des zones urbaines et à urbaniser attenantes.
- La démolition de tout ou partie des constructions, à condition d'obtenir un permis de démolir.
- Les opérations inscrites en emplacement réservé au règlement graphique.
- Les travaux relatifs à l'entretien et à l'exploitation du domaine public routier départemental.

Enfin, le PLU en cours de révision intègre une réflexion autour de cette opération d'aménagement, en prévoyant une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) spécifique.

Le PLU de Saint-Louis en vigueur n'est pas complètement compatible avec le projet de ZAC du TECHNOPORT, en revanche la révision du PLU en cours modifie le zonage du site et crée une OAP spécifique, permettant ainsi une compatibilité entre projet urbain et document local d'urbanisme. L'approbation du PLU révisé est prévue début 2020.



 Périmètre opération Technoport

Zonage des pièces arrêtées du PLU de Saint-Louis en cours de révision

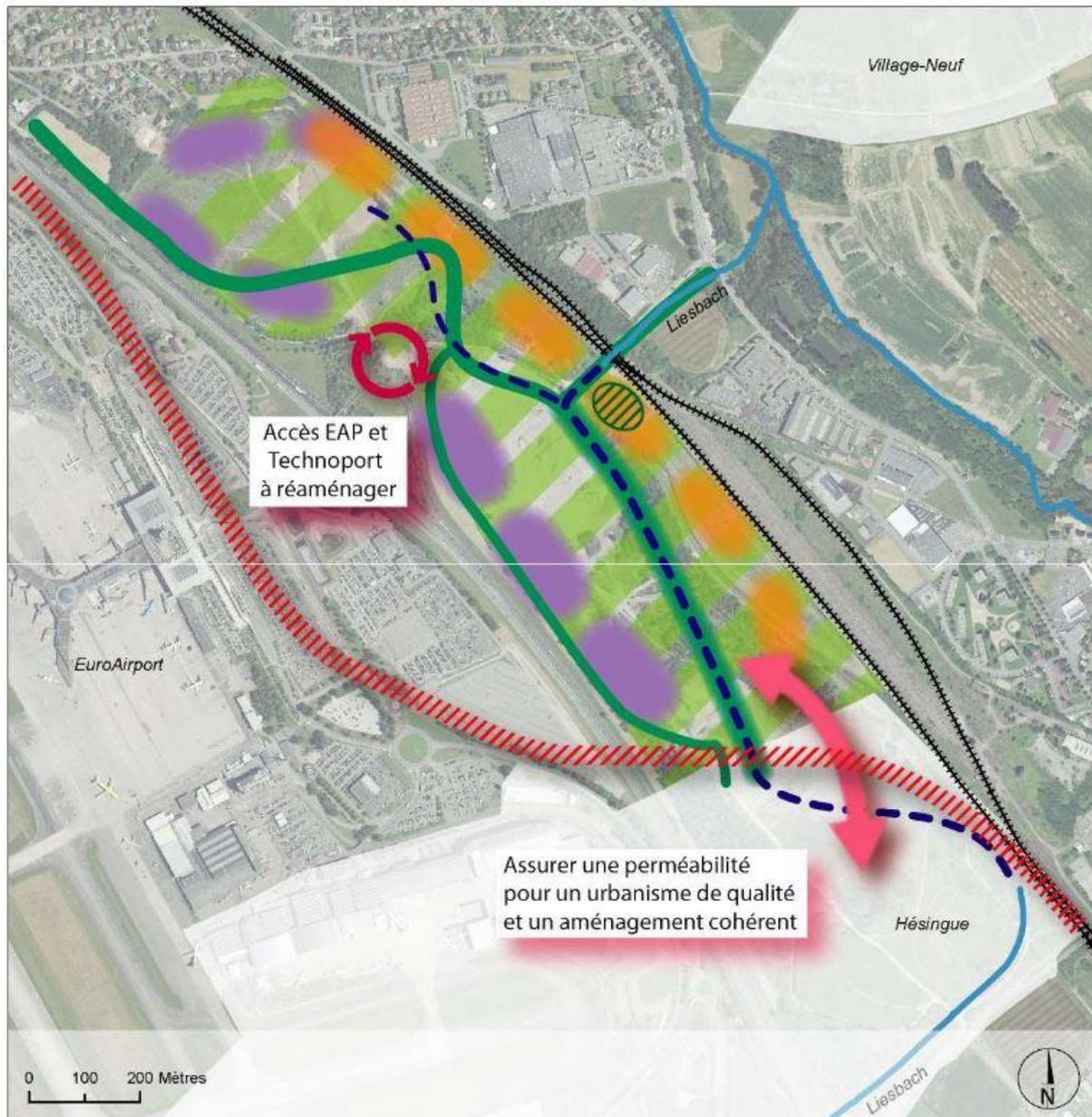


Schéma de l'OAP arrêtée sur la commune de Saint-Louis

Qualité environnementale

-  Restaurer ou créer les corridors écologiques
-  Renaturer et reconfigurer le parcours du Liesbach
-  Préserver la végétation existante

Qualité urbaine et paysagère

-  Réaliser de vastes espaces paysagers constitués de boisements et de prairies, dans lesquels peuvent s'entrecroiser les usages
-  Secteur privilégié pour une première phase d'urbanisation non continue (Activités économiques, de loisirs, hébergements hôteliers et touristiques)
-  Secteur envisagé pour une seconde phase d'urbanisation non continue à long terme

Accessibilité du site

-  Projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport. Sa traversée du site du Technoport doit garantir un continuum Nord-Sud pour la trame verte et bleue, pour les infrastructures et l'ensemble des flux, ainsi qu'une transparence visuelle
-  Assurer une perméabilité pour un urbanisme de qualité et un aménagement cohérent (infrastructures au sein du site : viaires, mobilités actives, tramway, et continuité des corridors écologiques)
-  Réaménager l'accès autoroutier n°36 à l'EuroAirport et au Technoport

Légende de l'OAP arrêtée sur la commune de Saint-Louis

Les OAP sectorielles arrêtées sur Saint-Louis en juin 2019 précisent que « l'OAP sur le site du Technoport indique les premières orientations pour l'aménagement du site du Technoport, les études étant encore en cours d'élaboration en 2019. De ce fait, l'OAP sera amenée à évoluer lors de l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AUb, correspondant au quartier du Technoport. » Les réflexions autour de la création du Technoport ont été reprises dans le PLU en cours de révision, avec une OAP spécifique. Le projet du Technoport est donc compatible avec des dispositions qui seront en vigueur après révision du PLU.

PLU de Hésingue

Le PLU de Hésingue a été approuvé le 25 février 2008, puis modifié à 3 reprise. La dernière modification approuvée le 23 janvier 2017 reprend les réflexions autour de la création du Technoport en prévoyant une OAP spécifique à ce sujet.

Le PADD en vigueur dresse la stratégie de la Commune d'Hésingue en matière de développement durable, notamment autour des orientations suivantes :

-la régulation du trafic et la gestion des déplacements ;

L'opération du Technoport vise à promouvoir les modes alternatifs à travers le prolongement du tram 3 et le maillage doux du territoire. Les modifications opérées plus largement sur le réseau viaire structurant et les modalités d'accès au Technoport sur ces infrastructures permettront une meilleure régulation du trafic.

-un développement urbain maîtrisé répondant aux besoins en matière d'habitat et d'équipements, dans le cadre de la mixité urbaine ;

Par sa programmation mixte, 3 Pays, intégrée dans l'opération du Technoport, concourra aux besoins du territoire et à sa mixité urbaine.

-une politique économique ambitieuse en rapport avec les potentialités de développement existantes.

L'opération du Technoport réponds pleinement à la politique économique ambitieuse, à l'échelle trinationale énoncée dans le PADD.

L'opération du Technoport réponds ainsi aux orientations en matière de développement durable définies dans le PADD du PLU d'Hésingue.

Le Plan Local d'Urbanisme d'Hésingue, actuellement en vigueur, classe les parcelles incluses dans le périmètre de la ZAC du Technoport en zone AUtp qui autorise les constructions destinées à l'hébergement hôtelier, aux bureaux, aux commerces, à l'artisanat, ainsi qu'aux constructions destinés à l'exploitation agricole et forestière ou d'intérêt collectif .

Par ailleurs, un emplacement est notamment réservé pour la nouvelle ligne ferroviaire. Un enjeu de continuité et de transparence entre les parties nord et sud du site est donc important.

Le projet est donc compatible avec les dispositions actuellement en vigueur dans le PLU de Hésingue.

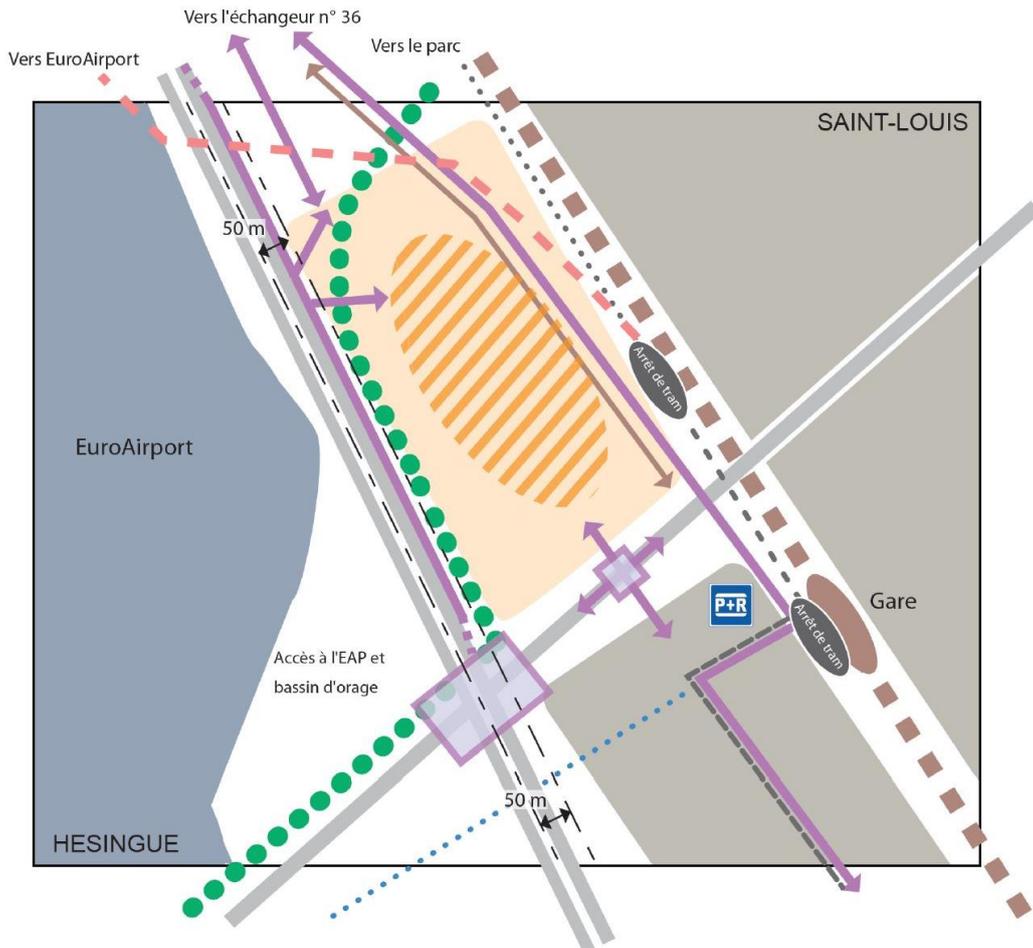


Schéma de l'OAP en vigueur sur la commune d'Hésingue

Orientations d'aménagement, reprenant les critères de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

- Les nuisances**
-  Une marge de recul de 50 mètres à compter de l'axe de l'autoroute A35 devra être respectée. Dans cette bande de 50 mètres les constructions sont interdites.
- Le talus existant bordant l'autoroute A35 joue le rôle d'écran acoustique et visuel. Le corridor écologique à réaliser viendra compléter ce rôle d'écran.
- La sécurité**
- L'ensemble des réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement doit être mis en souterrain. Les réseaux doivent être conçus de manière à assurer la perméabilité avec les zones avoisinantes.
- La qualité architecturale**
- Les hauteurs de construction doivent respecter les servitudes de dégagement liées à l'aéroport, ainsi que les servitudes de transmission radioélectrique.
- La qualité de l'urbanisme et des paysages**
-  Créer un corridor écologique reliant le *Liesbach* au Sud, et se projetant vers le futur parc au Nord et contribuant à assurer une liaison avec la réserve naturelle de la Petite Camargue Alsacienne.
- Limiter l'imperméabilisation des sols.
- Privilégier les essences fruitières ou feuillues dans les aménagements paysagers et la constitution de haies.
- De façon générale, les axes de desserte à réaliser sur le secteur de projet devront assurer une perméabilité avec les zones alentours, notamment au Nord à l'échelle du site du Technoport.
-  La liaison tramway à prévoir sur site doit se faire en continuité des travaux en cours.
-  Prévoir le prolongement de la ligne 3 du tramway depuis la Gare de Saint-Louis. Réaliser un arrêt de tram dans le secteur de projet.
-  Prévoir la possibilité d'extension de cette ligne de tramway vers le Nord et l'EuroAirport.
-  Tenir compte du projet de voie ferrée (emplacement réservé) visant à relier l'EuroAirport à la ligne de chemin de fer (cet ouvrage doit garantir une perméabilité au sein du site du Technoport).
-  Réaliser un accès viaire depuis l'autoroute A35 (nécessite la réalisation d'une voie latérale collectrice se connectant sur l'autoroute A35).
-  Réaliser un accès viaire depuis la rue des Ballon (Saint-Louis). Assurer la perméabilité et la continuité de cet axe vers le Nord en direction de l'échangeur autoroutier n°36. Cette voie interquartier doit intégrer des modes de déplacements doux.
-  Prévoir au Nord du secteur de projet un accès viaire venant de l'échangeur autoroutier n°36.
-  Prévoir un réaménagement de l'intersection entre la RD105 et le Boulevard de l'Europe.
-  Prévoir un réaménagement de l'échangeur entre la RD105 et l'autoroute A35.
-  Prévoir un réseau de cheminements pour les modes doux traversant le site.
-  Emplacement de principe pour l'implantation d'un pôle commercial.
-
-  **A titre d'information** : un parking-relais d'environ 750 places de stationnement est prévu à proximité de la Gare de Saint-Louis.
-  **A titre d'information** : une piste cyclable sera réalisée.

Légende de l'OAP en vigueur du PLU de Hésingue

Le projet du Technoport s'inscrit déjà dans les orientations du PLU de Hésingue approuvé, notamment au travers de l'OAP spécifique au site, actuellement en vigueur. Le projet est donc compatible avec les dispositions en vigueur.

6.2 Parti d'aménagement

L'entrecroisement d'ourlets d'usages, de paysage et de flux

Puisant dans le vocabulaire formel d'un **site linéaire**, le projet propose l'entrelacement de méandres de paysage. Ces méandres, définis par leurs typologies de strates de végétation, sont le support d'usages conjoints qui se croisent au gré du parcours.

Ces ourlets sont cousus au regard des certaines courbes de nivellement.

Ils génèrent une **multiplicité de lisières** et écotones (transition écologique entre deux écosystèmes), riches en biodiversité. **L'entrecroisement des usages** de loisirs, sportifs, artistiques permet une pratique renouvelée de ces usages par leurs possibilités d'interactions.

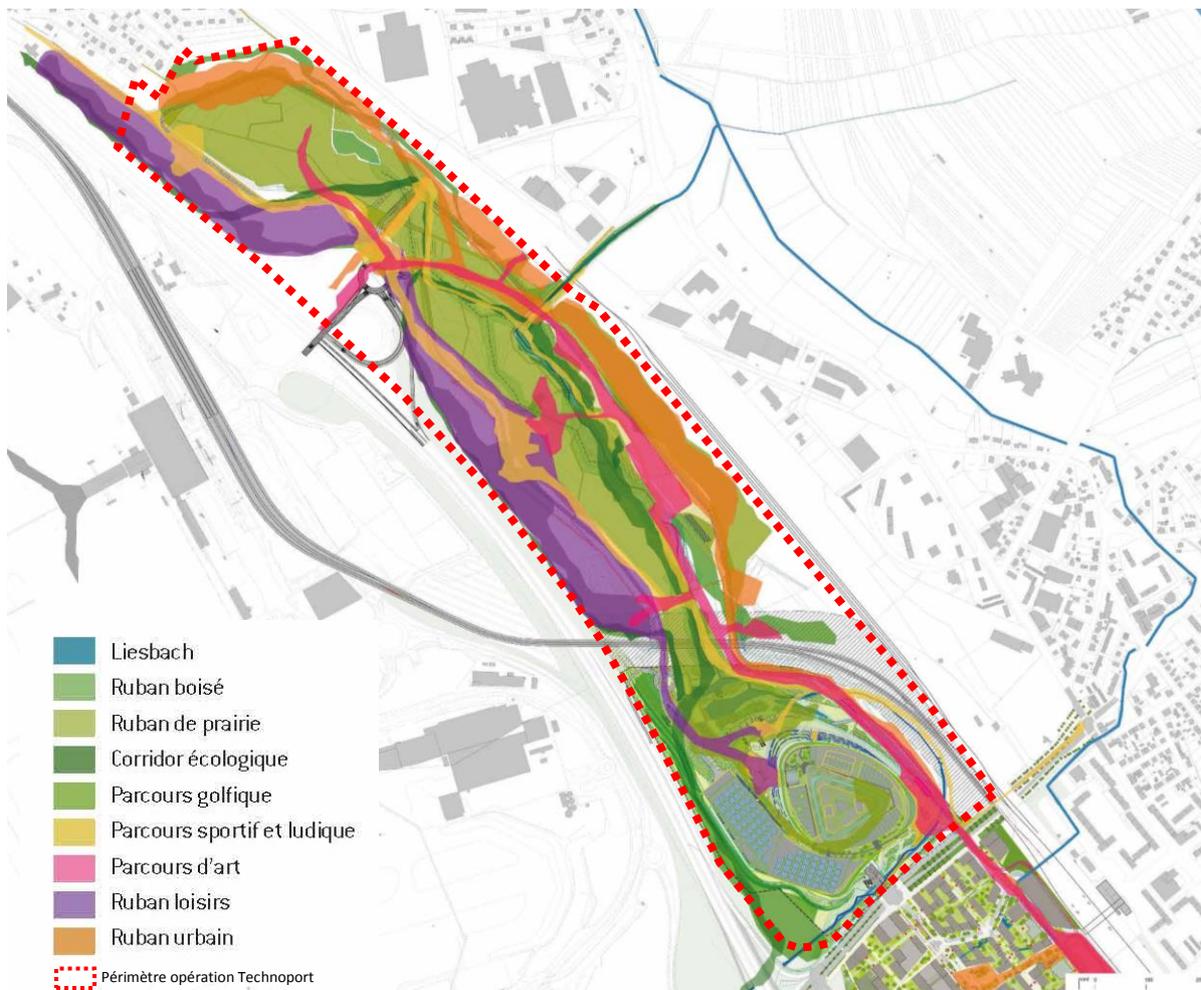


Schéma de principe des ourlets de paysages, d'usages et de flux

Préserver une topographie de vallée

Le site du Technoport a été l'objet de nombreuses modifications topographiques, à travers son histoire et jusqu'à aujourd'hui. Contraint entre l'A35 et la voie ferrée, l'excavation des gravières a généré un paysage de vallée centrale. Le projet propose de s'appuyer sur cette **topographie issue de l'histoire** du site en modelant le terrain pour y accueillir de nouveaux usages. La possibilité d'une collaboration avec le graviériste pour gérer les déblais et les remblais constitue une opportunité d'aménagement pour créer ce nouveau paysage. Cette topographie assure non seulement l'intégrité du projet urbain, par la cohérence qu'elle lui garantit, mais permet également l'établissement naturels des ourlets ci-dessous exposés.

Renaturer le Liesbach

Le Liesbach est aujourd'hui un cours d'eau fortement anthropisé : ses berges sont trapézoïdales, par endroit revêtues, son profil en long présente une chute et sa position topographique en haut de vallée est antinaturelle.

La renaturation du Liesbach consiste à transformer son lit pour qu'une faune et une flore très diverse puisse s'y installer et améliorer sa fonction dans le système hydrologique territorial. On parle de **double renaturation** : hydraulique et écologique. Des berges élargies à l'hygrométrie fluctuante accueilleront des milieux très divers. Un profil en long sans rupture de pente favorisera également les continuités écologiques le long de ce cours d'eau.

La renaturation du Liesbach constitue la **colonne vertébrale** du projet urbain, en répondant à de nombreux enjeux identifiés : corridor écologique, continuité faunistique et floristique en pas japonais pour les milieux pionniers rhénans, en forte raréfaction en Alsace, renforcement de l'attractivité du territoire par la mise en valeur de l'eau, structuration du paysage historique de vallée par son nouveau fil d'eau et de renaturation des sols.

Mailler le territoire avec une trame d'espaces publics

Les voies ceinturant le futur parc central permettront :

- de **mailler le territoire** pour l'ensemble des modes de déplacement (piétons, cycles, véhicules motorisés), en assurant des connexions avec les quartiers voisins.
- de desservir les programmes qui s'implanteront sur sa périphérie
- aux visiteurs de 3 Pays de rejoindre l'A35, en animant le parc.

La ligne du Tram relie actuellement Bâle à la gare de Saint-Louis.

Son prolongement est prévu en deux phases :

- jusqu'au parvis du projet 3 Pays
- jusqu'au terminal de l'EuroAirport

Aménager un parcours golfique respectueux de l'environnement

Les prairies centrales de la vallée permettent d'accueillir une structure golfique dont le développement peut être phasé en surface, par prolongements successif du parcours, en fonction de la croissance de sa fréquentation. Ce golf aura pour objectif de respecter au maximum l'environnement, au travers du **label éco-durable** par exemple.

Un des intérêts d'un aménagement golfique réside dans la mutualisation de surfaces qu'il permet, avec d'autres usages, notamment les bassins de gestion des eaux pluviales publiques et leurs roselières de phyto-épurations qui pourront constituer des obstacles naturels dans le parcours.

Créer plusieurs typologies de paysage, en fonction de la topographie

Le ruban boisé en hauteur s'appuie sur les lisières existantes qui se sont spontanément implantées en périphérie du site. Elles créent un masque qui met à distance l'A35.

A mi-chemin entre les plateaux arborés et les prairies de la plaine, les coteaux sont plantés d'arbustes, et constitue une transition douce entre ces deux ambiances.

La plaine est occupée par des prairies variées dont le type dépend du substrat, de la proximité du Liesbach et de leurs expositions qui génèrent de nombreuses variations de couleurs et de hauteurs.

La forme linéaire de ces milieux favorisera par ailleurs le déplacement de la faune et la flore garantissant des continuités écologiques.

Proposer un parcours sportif aux habitants et visiteurs du territoire

Le projet propose d'offrir sur plus de 5km un parcours aux usagers désireux de pratiquer une activité physique à **tout niveau de difficulté**, pour que chacun puisse trouver des exercices accessibles.

L'objectif de cette proposition est de rythmer les parcours et développer les usages sur les coteaux, franchir les dénivelés de manière ludique ou poétique, s'installer sur les pentes et profiter du parc. Le parcours sportif vient relier les quartiers du Neuweg et le carrefour RD105/Mulhouse car il s'adresse notamment aux riverains désireux de pratiquer le sport dans leur environnement direct.

Permettre l'émergence d'un parcours artistique

Le projet prévoit d'accompagner sur 4.5km le parcours des usagers du tram et des promeneurs par des interventions artistiques en s'inspirant du Land Art.

Le parcours artistique permet de formaliser une nouvelle entrée dans l'agglomération culturelle de Bâle par un « musée à ciel ouvert », dont les œuvres émergent du paysage.

Développer de nouvelles offres en cordons périphériques

Le paysage occupant la place centrale du projet urbain, les programmes viendront le border de part et d'autre et le mettre en valeur, en développant un long linéaire de façade sur parc.

Les constructions situées le long de l'A35 s'inséreront dans des terrains en pente et pourront servir d'appui au paysage.

Les constructions situées le long de la voie de chemin de fer seront situées de l'autre côté du Liesbach renaturé. Elles seront en continuité directe du tissu urbain de l'agglomération.

Le schéma d'aménagement du Technoport

La définition de ces ourlets ont permis de définir le plan d'aménagement suivant :

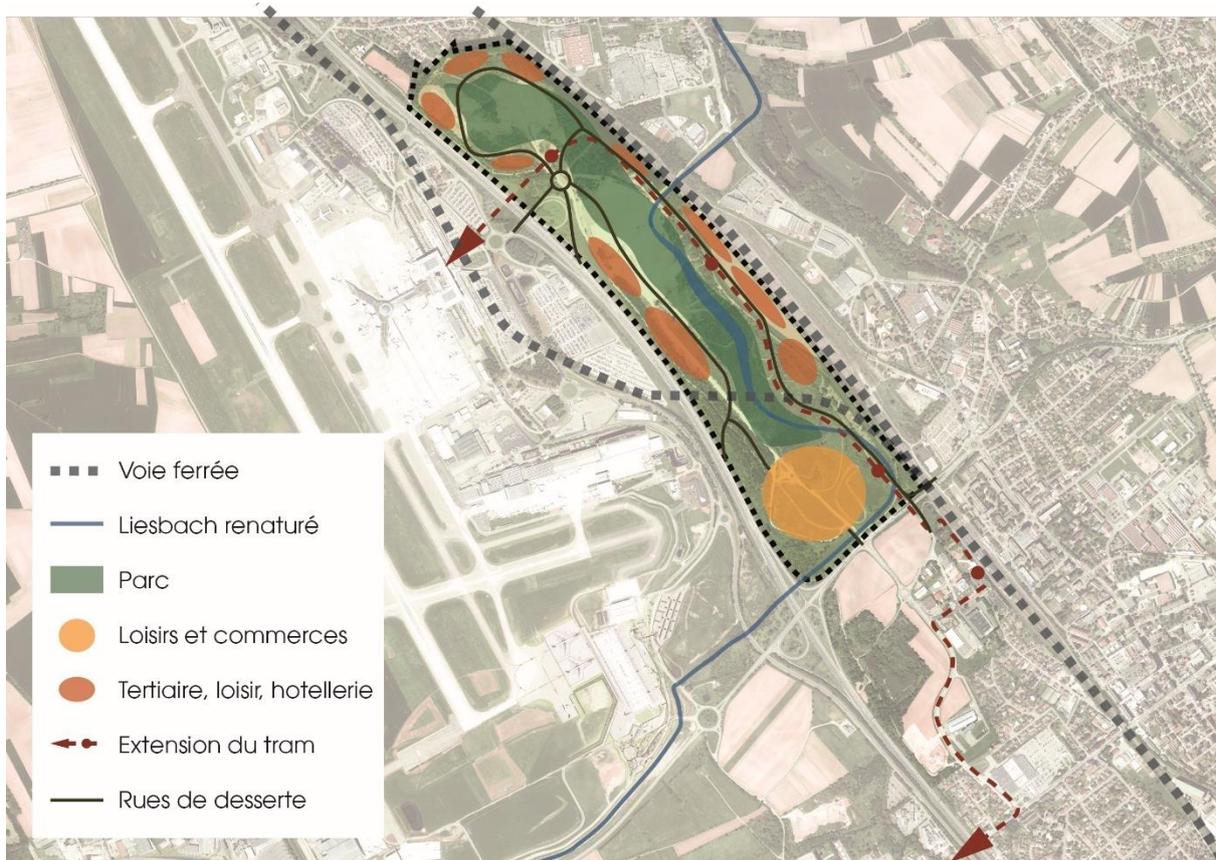


Schéma d'aménagement du Technoport

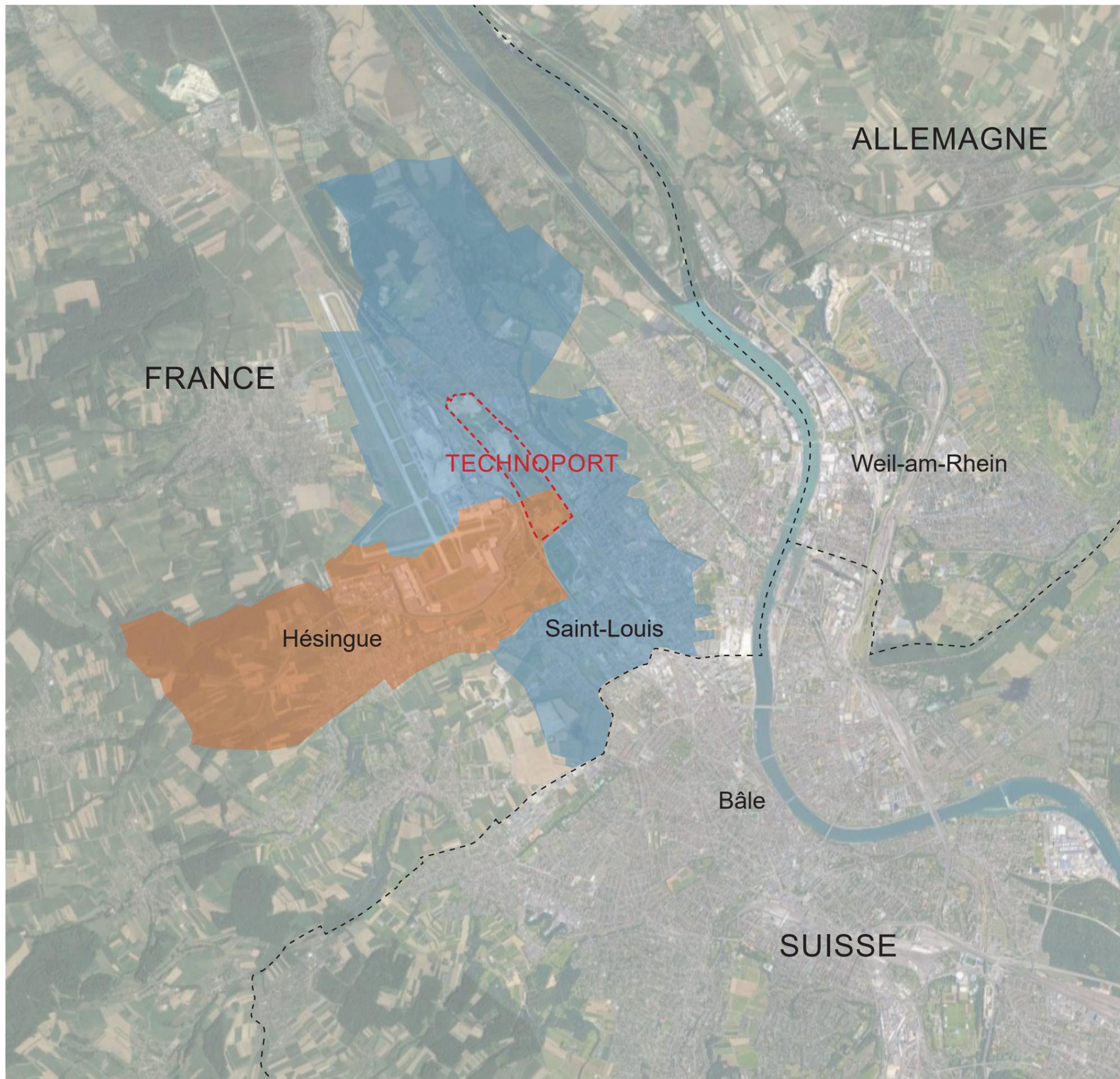
Le Liesbach renaturé constitue l'armature du quartier, avec un nouveau tracé, beaucoup plus cohérent avec l'écoulement naturel des eaux. Il traverse un parc central qui assure une continuité et une intégrité paysagère à l'échelle du site et du territoire. Ce parc est le support d'activités multiples, parcours sportifs, culturels et de loisirs qui s'entrecroisent avec les strates paysagères. Ce parc opère une liaison naturelle entre les programmes prévus en périphérie du site, le pôle de loisirs et de commerces au sud et les programmes tertiaires, de loisir et d'hôtellerie sur les franges du site.

ZAC du TECHNOPORT

Dossier de création

septembre 2019

Pièce 2 : Plan de situation



Situation du Technoport



Frontières nationales



Commune de Saint-Louis



Commune de Héringue

TECHNOPORT

Saint-Louis Agglomération
Saint-Louis & Héringue

- URBAN ACT - architecture et écologie territoriale
33 rue de Montreuil, 75011 PARIS
01 44 93 20 99
urbanact@alexandrebuton.com

- AGENCE LAVERNE - Paysage et urbanisme
6 Place Louis XIII, 94150 RUNGIS
01 46 87 25 91
paysagistes@agencelaverne.fr

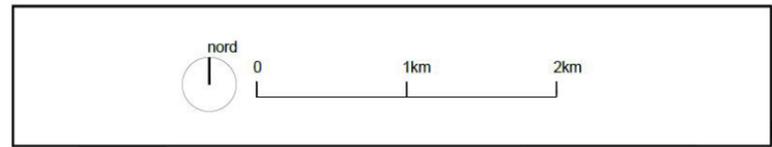
- Roland Ribi & Associés - Ingénieurs-conseils et urbanistes
15 Avenue de la Paix, 67000 STRASBOURG
03 90 41 28 10
strasbourg@rra.fr

- OTE - Ingénierie
52 rue du Prunier, 68000 COLMAR
03 88 67 55 55
ote.colmar@ote.fr

- OGE - Office de Génie Ecologique
10 rue du Rieth, 67200 STRASBOURG
03 88 29 22 80
agencenordest@oge.fr

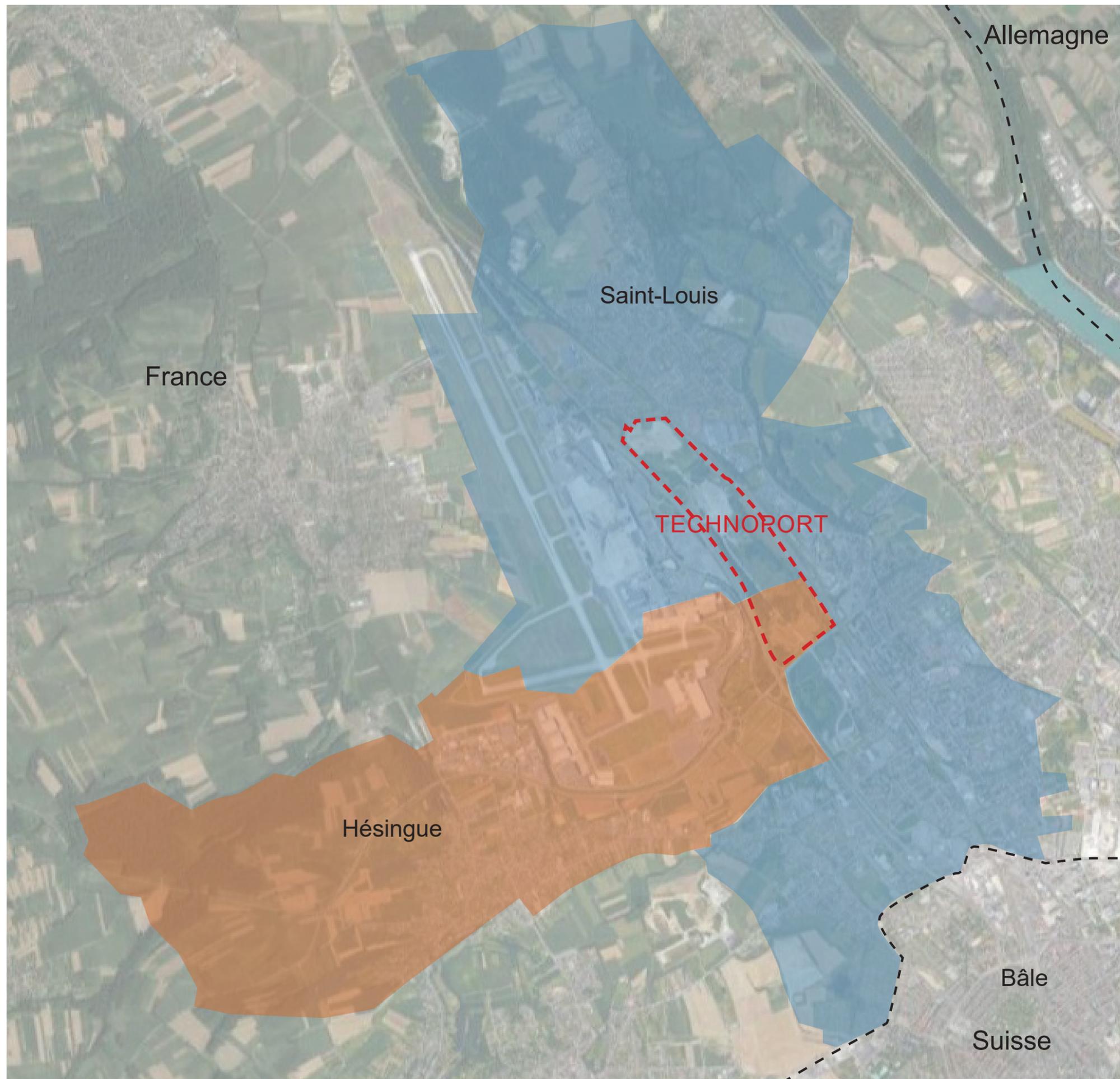
- SINBIO - Ingénierie écologique
5 rue des Tulipes, 67600 MUTTERSHOLTZ
03 88 85 17 94
contact@sinbio.fr

- LES ECLAIREURS
4 rue de Terraille, 69001 LYON
04 78 08 38 57
contact@leseclaireurs.net



FORMAT A3	ECHELLE 1/50000	PHASE <i>Dossier de création</i>	PLAN 00 <i>Plan de situation</i>
DATE 07/19			

Source : <http://google.com/maps>



Situation du Technoport



Frontières nationales



Commune de Saint-Louis



Commune de Hésingue

TECHNOPORT

Saint-Louis Agglomération
Saint-Louis & Hésingue

URBAN ACT - architecture et écologie territoriale
33 rue de Montreuil, 75011 PARIS

01 44 93 20 99
urbanact@alexandrebuton.com

AGENCE LAVERNE - Paysage et urbanisme
6 Place Louis XIII, 94150 RUNGIS

01 46 87 25 91
paysagistes@agencelaveme.fr

Roland Ritz & Associés - Ingénieurs-conseils et urbanistes
15 Avenue de la Paix, 67000 STRASBOURG

03 90 41 28 10
strasbourg@rra.fr

OTE - Ingénierie
52 rue du Prunier, 68000 COLMAR

03 88 67 55 55
ote.colmar@ote.fr

OGE - Office de Génie Ecologique
10 rue du Rieth, 67200 STRASBOURG

03 88 29 22 80
agencenordest@oge.fr

SINBIO - Ingénierie écologique
5 rue des Tulipes, 67600 MUTTERSCHOLTZ

03 88 85 17 94
contact@sinbio.fr

LES ECLAIREURS
4 rue de Terraille, 69001 LYON

04 78 08 38 57
contact@leseclaireurs.net



FORMAT A3	ECHELLE 1/25000	PHASE <i>Dossier de création</i>	PLAN 00 <i>Plan de situation</i>
DATE 07/19			

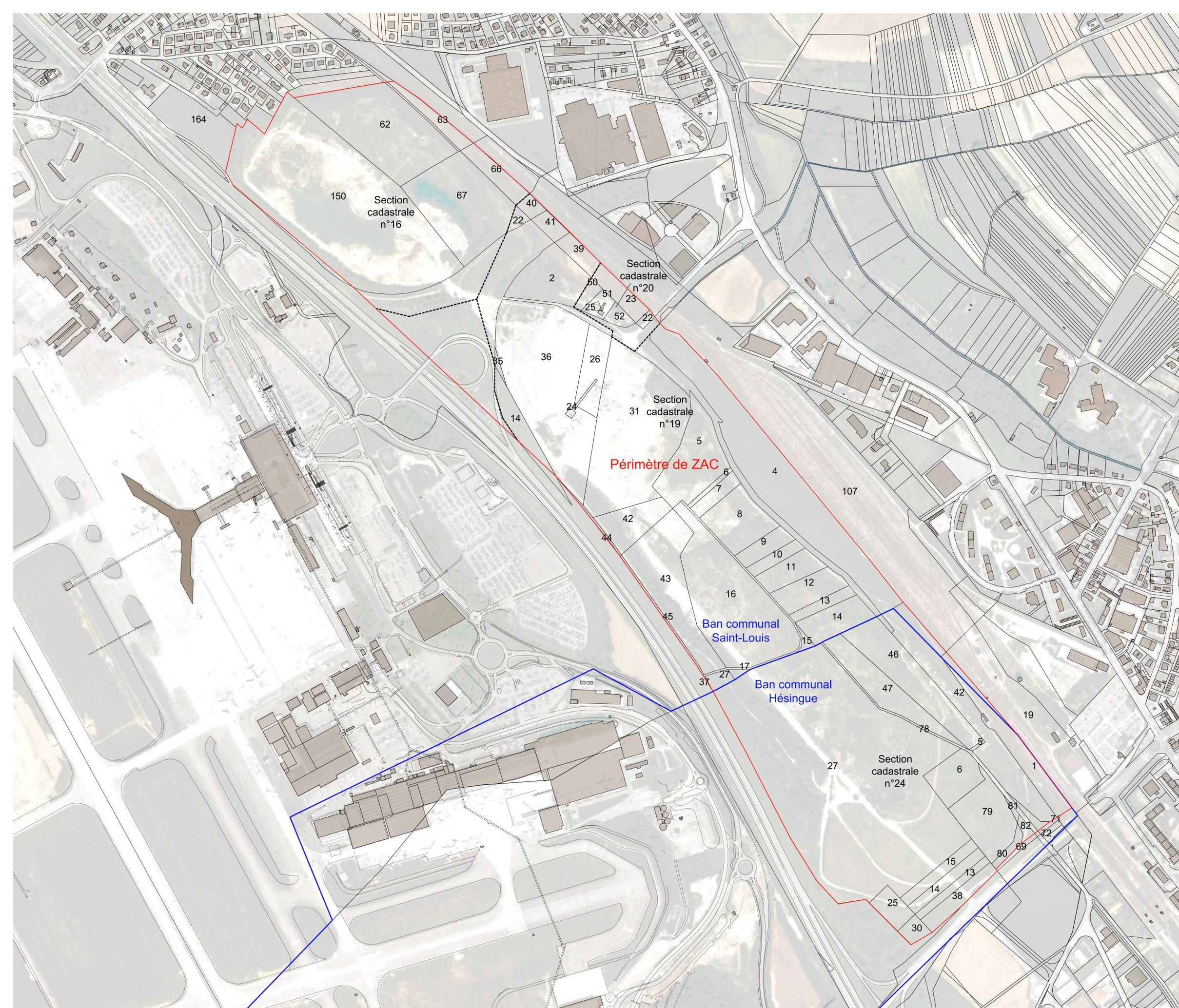
Source : <http://google.com/maps>

ZAC du TECHNOPORT

Dossier de création

septembre 2019

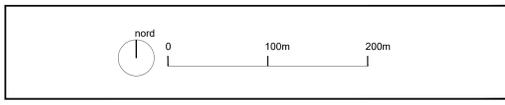
Pièce 3 : Plan de délimitation du périmètre de la ZAC



TECHNOPORT

Saint-Louis Agglomération
Saint-Louis & Hésingue

- URBAN ACT - architecture et écologie territoriale
33 rue de Montreuil, 75011 PARIS
01 44 93 20 99
urbanact@alexandrebuton.com
- AGENCE LAVERNE - Paysage et urbanisme
6 Place Louis XII, 84100 RANGIS
01 46 67 25 91
paysagistes@agencelaverne.fr
- Roland Ritz & Associés - Ingénieurs-conseils et urbanistes
15 Avenue de la Paix, 67000 STRASBOURG
03 80 41 26 10
strasbourg@ritz.fr
- OTE - Ingénierie
52 rue du Premier, 68000 COLMAR
03 88 67 55 55
ote.com@ote.fr
- OGÉ - Office de Génie Ecologique
10 rue du Rieth, 67200 STRASBOURG
03 88 29 22 80
agencenordest@oge.fr
- SNBIO - Ingénierie écologique
5 rue des Tulipes, 67000 MUTTERSCHOLTZ
03 88 65 17 04
contact@snbio.fr
- LES ECLAIREURS
4 rue de Terraille, 69601 LYON
04 78 08 38 57
contact@eclaireurs.net



FORMAT	ECHELLE	PHASE	PLAN 00
A0	1/2500	Dossier de création	Plan du périmètre de ZAC
DATE	09/19		

ZAC du TECHNOPORT

Dossier de création

septembre 2019

Pièce 4 : Etude d'impact

Précision :

Conformément aux préconisations du cadrage préalable de l'AECGEDD sur le projet Euro3Lys, dans son avis délibéré du 20 décembre 2017, l'étude d'impact est unique pour l'ensemble du projet Euro3Lys.

ZAC du TECHNOPORT

Dossier de création

septembre 2019

*Pièce 5 : Indication du régime au regard de la taxe
d'aménagement*

En application des articles L331-7 et R331-6 du code de l'urbanisme, les zones d'aménagement concerté sont exonérées de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement à la condition que soit pris en charge par l'aménageur ou le constructeur au moins le coût des équipements publics suivants :

- a) Les voies et les réseaux publics intérieurs à la zone ;
- b) Les espaces verts et les aires de stationnement correspondant aux seuls besoins des futurs habitants ou usagers de la zone ;

Les constructions édifiées dans le périmètre de la ZAC du TECHNOPORT seront exonérées de la part communale ou intercommunale

