

Maître d'Ouvrage



**SAINT-LOUIS AGGLOMERATION**

Place de l'Hôtel de Ville – CS 50 199  
68 305 Saint-Louis Cedex  
Tél : 03 89 70 90 70

## Création d'une zone d'activités intercommunale

**Commune de Sierentz – lieu-dit « Gruen »**

Architecte - Urbaniste

**URBITAT+**

URBITAT +  
12 rue des Orfèvres  
67 800 BISCHHEIM  
Tél. : 09 75 55 63 05

Bureau d'ingénierie - mandataire



**SERUE Ingénierie**  
4 rue de Vienne – Schiltigheim  
B.P. 70008  
67013 STRASBOURG CEDEX  
Tél : 03.88.33.60.20

Paysagiste



**IUPS**  
12 rue des Orfèvres  
67 800 BISCHHEIM  
Tél. : 06 88 91 45 02

Bureau d'ingénierie – Air-Bruit-traffic :



**IRIS CONSEIL**  
48 Place Mazelle  
57 000 METZ  
Tél. : 03 87 18 48 91

## Dossier de création d'une Zone d'Aménagement Concerté

### Notice de présentation

#### Historique

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI	VERIFIE	APPROUVE
0	2022/12/19	Première diffusion	CB	CB	GR

#### Identification du document



IDENTIFIANT DU DOCUMENT

T:\2021\VR-21-161 Sierentz - ZAI Gruen SLA\04 Travail\48 APA\Notice-CREATION\_ZAC\VR-21-161-APA-2022-11-10-presentation-projet-creation\_ZAC\_IndA.docx





## SOMMAIRE

<b>1 - CONTEXTE DU PROJET .....</b>	<b>5</b>
1.1 - Le porteur du projet.....	5
1.2 - Contexte réglementaire du projet .....	5
1.2.1 - Au titre du code de l'urbanisme .....	5
1.2.2 - Au titre du code de l'environnement .....	5
1.2.3 - Composition du dossier de création de la ZAC.....	6
1.2.4 - Une opération de ZAC : un projet en plusieurs phases.....	6
1.2.5 - Procédure d'évaluation environnementale pour un dossier de création de ZAC .....	8
1.3 - Le territoire de Saint-Louis Agglomération .....	10
1.4 - Les objectifs du projet .....	10
1.5 - La localisation du site de projet .....	11
<b>2 - ETAT INITIAL DU SITE ET DE SES ALENTOURS .....</b>	<b>15</b>
2.1 - Les principales caractéristiques du site de projet .....	15
2.1.1 - Occupation du sol .....	15
2.1.2 - Fonctionnement écologique .....	17
2.1.3 - Accessibilité et trafic.....	18
2.1.4 - Contexte acoustique.....	19
2.1.5 - Monuments historiques .....	20
2.1.6 - Zones de Présomption de Prescription Archéologique .....	21
2.2 - Synthèse des enjeux identifiés lors de l'état initial .....	22
<b>3 - PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU.....</b>	<b>24</b>
3.1 - Description des objectifs d'aménagement retenus .....	24
3.1.1 - S'insérer dans le maillage viaire et participer aux usages quotidiens .....	25
3.1.2 - S'insérer dans le maillage écologique et participer au bon fonctionnement du paysage : .....	27
3.1.3 - S'insérer dans le paysage du talus sundgauvien et de la Hardt : .....	27
3.2 - L'esquisse d'aménagement retenu.....	28
3.2.1 - Les principes de desserte de la zone et des lots .....	29
3.2.2 - La gestion du stationnement .....	31
3.2.3 - L'organisation future des lots.....	32
3.2.4 - Le traitement paysager et l'insertion paysagère .....	34
3.2.5 - Les gabarits des constructions .....	35
3.2.6 - Les objectifs énergétiques et environnementaux.....	37
3.2.7 - Les équipements techniques.....	37
<b>4 - JUSTIFICATION DES CHOIX DU PROJET.....</b>	<b>39</b>
4.1 - La réponse au besoin de développement économique .....	39
4.1.1 - Le contexte intercommunal : SCOT approuvé.....	39
4.1.2 - La stratégie de développement économique de l'agglomération .....	42
4.1.3 - Le PLU de Sierentz .....	42
4.2 - Le choix du site au regard de la consommation foncière .....	44
4.3 - Les alternatives étudiées pour l'aménagement de la zone .....	45
<b>5 - PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS .....</b>	<b>47</b>



# 1 - CONTEXTE DU PROJET

## 1.1 - Le porteur du projet

Le maître d'ouvrage est la communauté d'agglomération :



SAINT-LOUIS AGGLOMERATION  
Place de l'Hôtel de Ville  
CS 50199  
68305 SAINT-LOUIS Cedex  
03 89 70 90 70

## 1.2 - Contexte réglementaire du projet

### 1.2.1 - Au titre du code de l'urbanisme

Saint-Louis Agglomération dispose de la compétence liée au développement économique sur son territoire. A ce titre, elle est le maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement de la zone d'activités « Gruen », par le biais d'une procédure de « Zone d'Aménagement Concerté ».  
Cette procédure est régie par les articles L. 311-1 et suivants du code de l'urbanisme (en vigueur au 16/06/2022).

*« Les zones d'aménagement concerté sont les zones à l'intérieur desquelles 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 ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés.*

*Le périmètre et le programme de la zone d'aménagement concerté sont approuvés par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, en application de l'article L. 151-7-2.*

*Sont toutefois créées par le préfet, après avis du conseil municipal de la ou des communes concernées ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, les zones d'aménagement concerté réalisées à l'initiative de l'Etat, des régions, des départements ou de leurs établissements publics et concessionnaires et les zones d'aménagement concerté situées, en tout ou partie, à l'intérieur d'un périmètre d'opération d'intérêt national.*

*La décision qui approuve le périmètre et le programme de la zone peut également approuver l'aménagement et l'équipement de celle-ci. »*

### 1.2.2 - Au titre du code de l'environnement

Le projet est une opération d'aménagement au titre de la définition du code de l'urbanisme, il entre donc dans l'application des articles L 122-1 et suivants du code de l'environnement, ainsi qu'en application des articles R 122-1 et suivants du même code :

Article R 122-2 du code de l'environnement – en vigueur au 16/06/2022

*« I. – Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau.*

*A titre dérogatoire, les projets soumis à évaluation environnementale systématique qui servent exclusivement ou essentiellement à la mise au point et à l'essai de nouveaux procédés ou de nouvelles méthodes, pendant une période qui ne dépasse pas deux ans, font l'objet d'une évaluation environnementale après examen au cas par cas.*

*II. – Les modifications ou extensions de projets déjà autorisés, qui font entrer ces derniers, dans leur totalité, dans les seuils éventuels fixés dans le tableau annexé ou qui atteignent en elles-mêmes ces seuils font l'objet d'une évaluation environnementale ou d'un examen au cas par cas.*

*Les autres modifications ou extensions de projets soumis à évaluation environnementale systématique ou relevant d'un examen au cas par cas, qui peuvent avoir des incidences négatives notables sur l'environnement sont soumises à examen au cas par cas.*

Sauf dispositions contraires, les travaux d'entretien, de maintenance et de grosses réparations, quels que soient les projets auxquels ils se rapportent, ne sont pas soumis à évaluation environnementale.

III. – Lorsqu'un même projet relève à la fois d'une évaluation environnementale systématique et d'un examen au cas par cas en vertu d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé, le maître d'ouvrage est dispensé de suivre la procédure prévue à l'article R. 122-3-1. L'étude d'impact traite alors de l'ensemble des incidences du projet, y compris des travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages ou d'autres interventions qui, pris séparément, seraient en dessous du seuil de l'examen au cas par cas.

IV. – Lorsqu'un même projet relève de plusieurs rubriques du tableau annexé, une évaluation environnementale est requise dès lors que le projet atteint les seuils et remplit les conditions de l'une des rubriques applicables. Dans ce cas, une seule évaluation environnementale est réalisée pour le projet. »

### 1.2.3 - Composition du dossier de création de la ZAC

En application des dispositions de l'article L. 311-1 et suivants du code de l'urbanisme, et des dispositions du code de l'environnement, en particulier l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement, la composition du dossier de création de la ZAC du Gruen à Sierentz est constitué des pièces suivantes :



### 1.2.4 - Une opération de ZAC : un projet en plusieurs phases

La réalisation opérationnelle de ce projet est prévue par une procédure de ZAC - Zone d'Aménagement Concerté. Ce mode opératoire se décline en deux étapes de procédures qui induisent une réalisation de l'étude d'impact dès la première phase, et son actualisation lors de la deuxième phase.

Voici, ci-après, un schéma décrivant le déroulement mis en œuvre du projet :

**2021**

- décision du mode opératoire
- état initial faune/flore
- études préalables

**2022**

- délibération de lancement de la ZAC et de la concertation
- état initial de l'environnement
- études de projet et esquisses d'aménagement
- définition des mesures compensatoires pour l'activité agricole

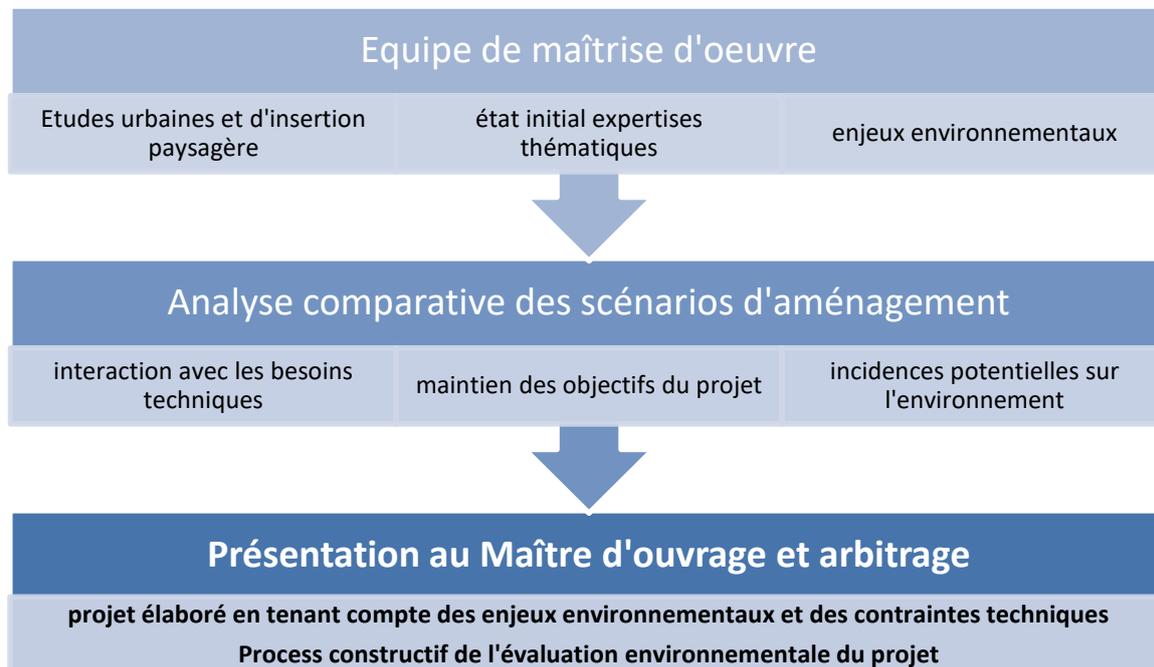
**fin 2022-  
début 2023**

- dossier de création de la ZAC
- avis des services et de la population
- délibération de la création de la ZAC
- mise en oeuvre des mesures compensatoires, notamment au regard de la perte en surface agricole

**2023**

- acquisitions foncières
- évolution du document d'urbanisme
- mise en oeuvre des compensations agricoles
- dossier de réalisation de la ZAC
- lancement des travaux de viabilisation de la zone

### 1.2.5 - Procédure d'évaluation environnementale pour un dossier de création de ZAC



Cette démarche itérative a été proposée tout au long des études préalables du projet, dès le démarrage de la mission.

L'état initial a été élaboré puis partagé. Il répond aux besoins de l'étude d'impact et au déroulement de l'évaluation environnementale dans le cadre de conception du dossier de création de la ZAC.

Dans le cadre de l'élaboration du dossier de création de la ZAC, mais aussi des éléments destinés à la concertation, l'interface au sein de l'équipe a été permanente afin de faire en sorte que les choix et arbitrages dans le cadre des propositions d'aménagement soient menés en lien avec les incidences potentielles du projet sur l'environnement.

Le maître d'ouvrage du projet a ainsi mené une réflexion progressive et itérative entre les objectifs du projet et les enjeux environnementaux. Cette démarche part de l'état actuel de l'environnement dans toutes ses composantes, pour insérer un projet d'aménagement en interagissant entre efficacité de réponse à l'objectif à atteindre pour le projet, et l'ampleur des incidences potentielles (négatives notamment) sur l'environnement.

La présence permanente de l'équipe chargée de la rédaction de l'étude d'impact, tout au long de la mission, a été particulièrement importante pour assurer cette interaction et mettre en œuvre le principe exigé par le code de l'environnement, à savoir la séquence « éviter, réduire, compenser ».

La forte sensibilité de toute l'équipe de maîtrise d'œuvre et du maître d'ouvrage aux enjeux environnementaux a été un atout majeur pour répondre à cette exigence de process d'évaluation environnementale mis en œuvre.

## Le processus d'évaluation environnementale une fois le dossier de création de ZAC constitué



Figure 1 : Schématisation du processus d'évaluation environnementale dans le cadre de l'instruction du dossier de création de ZAC pour le projet

### 1.3 - Le territoire de Saint-Louis Agglomération

Le territoire de Saint-Louis Agglomération s'intègre dans l'espace du Rhin Supérieur. Saint-Louis Agglomération s'inscrit dans la dorsale des communautés d'agglomération d'Alsace qui structurent le territoire, du Nord au Sud, on peut notamment citer :

La Communauté d'Agglomération de Haguenau, l'Eurométropole de Strasbourg, Colmar Agglomération, Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) et Saint-Louis Agglomération.

Mais l'agglomération de Saint-Louis s'insère également dans le maillage plus fin et particulièrement dense des villes moyennes et bourgs-centres du Sud-alsace, essentiel au fonctionnement et à la vitalité des bassins de vies alentours, qu'ils soient français, allemand ou suisse.

Saint-Louis Agglomération se positionne en charnière entre l'aire métropolitaine bâloise et l'agglomération de Mulhouse et avec lesquelles elle tisse des liens de partenariats et d'échanges, notamment dans le domaine hospitalier avec Mulhouse.

Avec le Pays de Sundgau et Altkirch son bourg-centre, limitrophe à l'Ouest, des échanges sont également à l'œuvre et les enjeux communs sont nombreux notamment en termes de mobilité et de maintien de la vitalité des zones rurales. Plus largement avec le Pays Thur – Doller et Rhin-Vignoble – Grand Ballon des liens et actions communes sont engagées.

Saint-Louis Agglomération fait partie des 20 communautés d'agglomération de la région Grand Est. Deux métropoles (Grand Nancy et Eurométropole Strasbourg) coiffent l'armature urbaine.

Saint-Louis Agglomération constitue la partie française de la métropole trinationale de Bâle qui compte près de 900 000 habitants (France : 78 000 ; Allemagne : 250 000 et Suisse : 570 000 environ).

Le territoire de Saint-Louis Agglomération profite de sa position géographique privilégiée à la frontière de l'Allemagne et de la Suisse, et de la ville de Bâle en particulier qui jouit d'une dynamique positive très importante.

La présence de grandes entreprises dans le domaine de la chimie, de la pharmacie, des banques, d'une offre culturelle et d'une qualité urbaine très riche assurent à la ville de Bâle une importante notoriété.

Les deux pays limitrophes sont des interlocuteurs privilégiés et incontournables dans la réflexion sur le fonctionnement économique, social, et environnemental du territoire.

Ce territoire, s'il est à ce jour très polarisé vers la Suisse en termes d'emploi (44 % des actifs), est détenteur d'un élément névralgique central : les nœuds de communication, routiers, fluviaux, ferroviaires et aériens. Ainsi, ce territoire peut être perçu comme un « hub » en matière de transport de personnes comme de marchandises, une sorte de plateforme multimodale.

D'où l'importance stratégique du territoire et de la maîtrise d'ouvrage de s'inscrire dans cette dynamique et de proposer aux habitants du territoire une offre à la hauteur de son potentiel.

### 1.4 - Les objectifs du projet

La communauté d'agglomération de Saint-Louis Agglomération prévoit la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) au sein de la commune de Sierentz au lieu-dit « Gruen » en limite au Nord-Est.

Le secteur de projet de zone d'activité intercommunale d'environ 22ha à Sierentz est inscrit dans les documents stratégiques de développement économique de l'agglomération depuis plusieurs décennies. Son développement est notamment identifié dans le SCOT de Saint-Louis Agglomération, approuvé le 29 juin 2022 et dans les objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de Sierentz.

Le développement de ce secteur est, en outre, inscrit dans le document stratégique de développement économique de l'agglomération.

Cette zone est identifiée au sein du projet n°10 de la Vision d'Avenir 2030 actualisée, approuvée en mai 2021.

Le projet est également intégré à la stratégie d'intervention économique de Saint-Louis Agglomération délibérée le 20 décembre 2017 dans laquelle l'axe d'intervention stratégique « Schéma d'accueil des entreprises » prévoit l'aménagement de nouvelles zones d'activités économiques.

Les objectifs poursuivis par cette opération sont les suivants :

- **Compléter les zones industrielles existantes, afin de répondre aux besoins exprimés par les acteurs économiques déjà présents sur le territoire ;**
- **Pallier la rareté du foncier disponible sur des emprises d'un seul tenant adaptées à des implantations nécessitant des surfaces importantes (plus de 0,5 ha) ;**
- **Poursuivre la mise en œuvre de la stratégie d'intervention économique de SLA :**
  - S'inscrire dans la continuité des projets et des besoins identifiés en matière de développement économique dans la vision d'avenir du territoire ;
  - Apporter une offre foncière pour répondre aux besoins de développement des entreprises du territoire afin de maintenir et développer les activités économiques et industrielles et les emplois ;
  - Valoriser un foncier stratégiquement situé à proximité des infrastructures de déplacement et d'un site économique existant ;
- **Mettre en œuvre les premières orientations de la charte d'engagement pour la transition écologique :**
  - Développer de nouvelles offres foncières industrielles dans l'ambition architecturale et environnementale « parc d'industrie du futur » en favorisant les modes alternatifs à la voiture, notamment les modes actifs, grâce au développement d'espaces publics de qualité et de circulations douces en lien avec la zone urbaine de Sierentz
  - Faire de la zone de Sierentz un site pilote pour définir un cadre de référence et ambitieux sur les questions énergétiques et environnementales et qui sera destiné à être décliné dans toutes les opérations d'aménagement
  - Développer un projet respectueux de l'environnement, alliant une architecture industrielle de qualité et une ambiance marquée par la présence d'espaces verts.

Forte de la mise en œuvre de son plan Climat et de la charte d'engagement pour la transition écologique approuvée par le Conseil Communautaire du 30 juin 2021, SLA a retenu la zone de Sierentz comme site pilote pour définir un cadre de référence et ambitieux sur les questions énergétiques et environnementales et qui sera destiné à être décliné dans toutes les opérations d'aménagement.

C'est avec cette ambition, que SLA souhaite développer un projet respectueux de l'environnement, alliant une architecture industrielle de qualité et une ambiance marquée par la présence d'espaces verts.

## 1.5 - La localisation du site de projet

La commune de Sierentz est située dans la Plaine du Rhin, sur l'axe de Mulhouse-Saint-Louis-Bâle et à 5,5 km à l'Ouest du Rhin. Adossé aux premières collines du Sundgau, le ban communal s'étend jusqu'à la forêt de la Hardt.

Le projet est situé au lieudit « Gruen » sur le territoire communal de Sierentz (68), en entrée Nord-Est de l'enveloppe bâtie de la commune, le long de la route D19 bis.

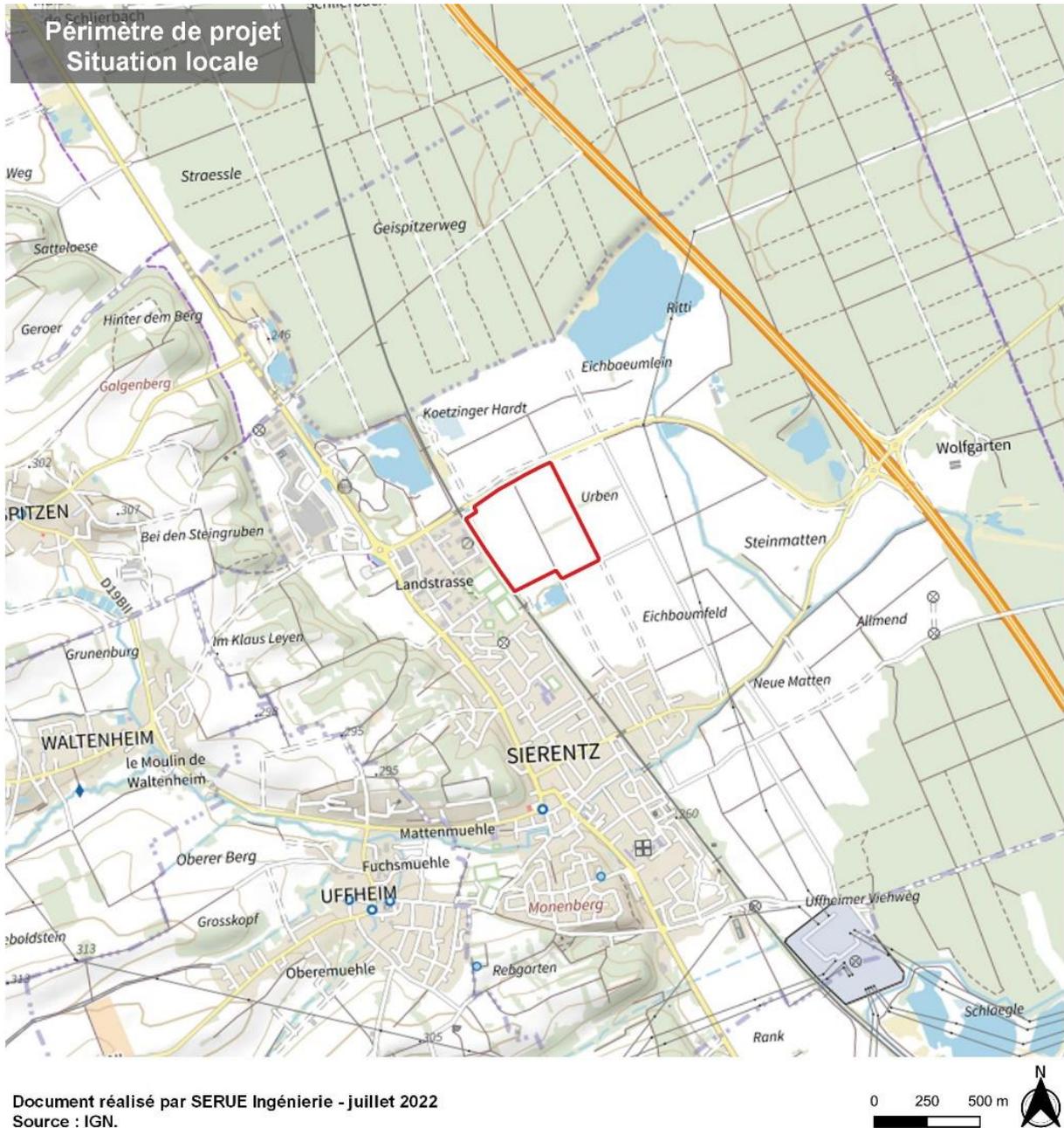


Figure 2 : Plan de situation du site d'étude – IGN

La zone d'étude représente une surface d'environ 22 hectares d'un seul tenant et de nature agricole.

Elle se décompose en plusieurs sous-secteurs :

- La route départementale 19 bis, qui dessert le site et permet l'accès à l'A35 ;
- Une emprise foncière de terres agricoles ;
- Un linéaire de haies existantes ;
- Une emprise de chemins communaux et agricoles.



Document réalisé par SERUE Ingénierie - juin 2022  
Source : IGN.



Figure 3 : Localisation du projet sur photographie aérienne – IGN

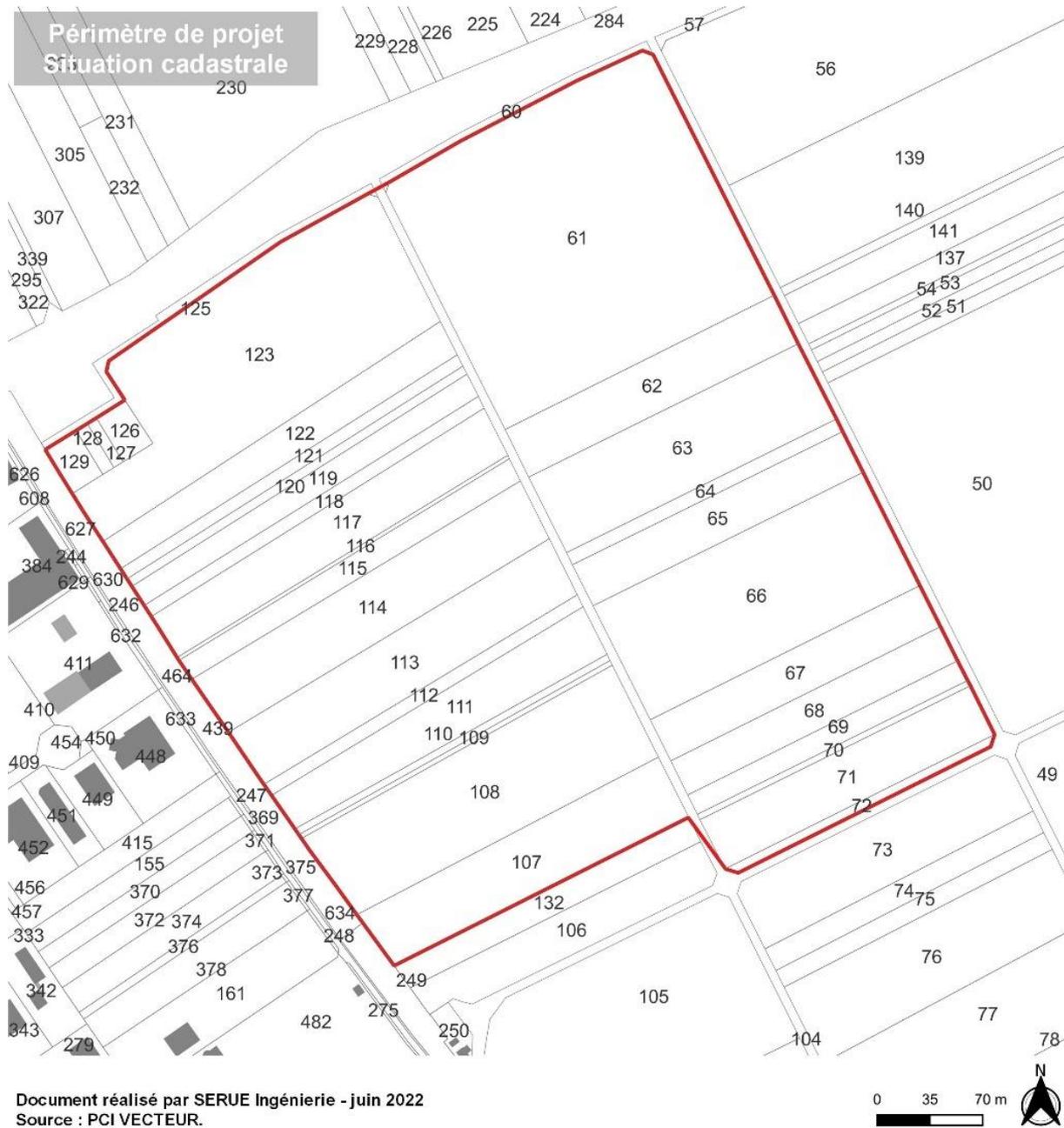


Figure 4 : Extrait du fond de plan cadastral avec définition du périmètre projet – PCI Vecteur

## 2 - ETAT INITIAL DU SITE ET DE SES ALENTOURS

### 2.1 - Les principales caractéristiques du site de projet

#### 2.1.1 - Occupation du sol

Le présent chapitre correspond à une description succincte de l'état initial de l'environnement. Cet état initial est disponible dans l'étude d'impact.

Le site de projet est en totalité occupé par des terres agricoles cultivées de manière saisonnière.

Seule une haie traverse une des parcelles agricoles et correspond à une occupation du sol végétale et permanente.

Les équipements collectifs identifiés en limite Sud de l'emprise correspondent aux équipements techniques de station de relevage et déversoir d'orage du réseau public d'assainissement de la commune de Sierentz.

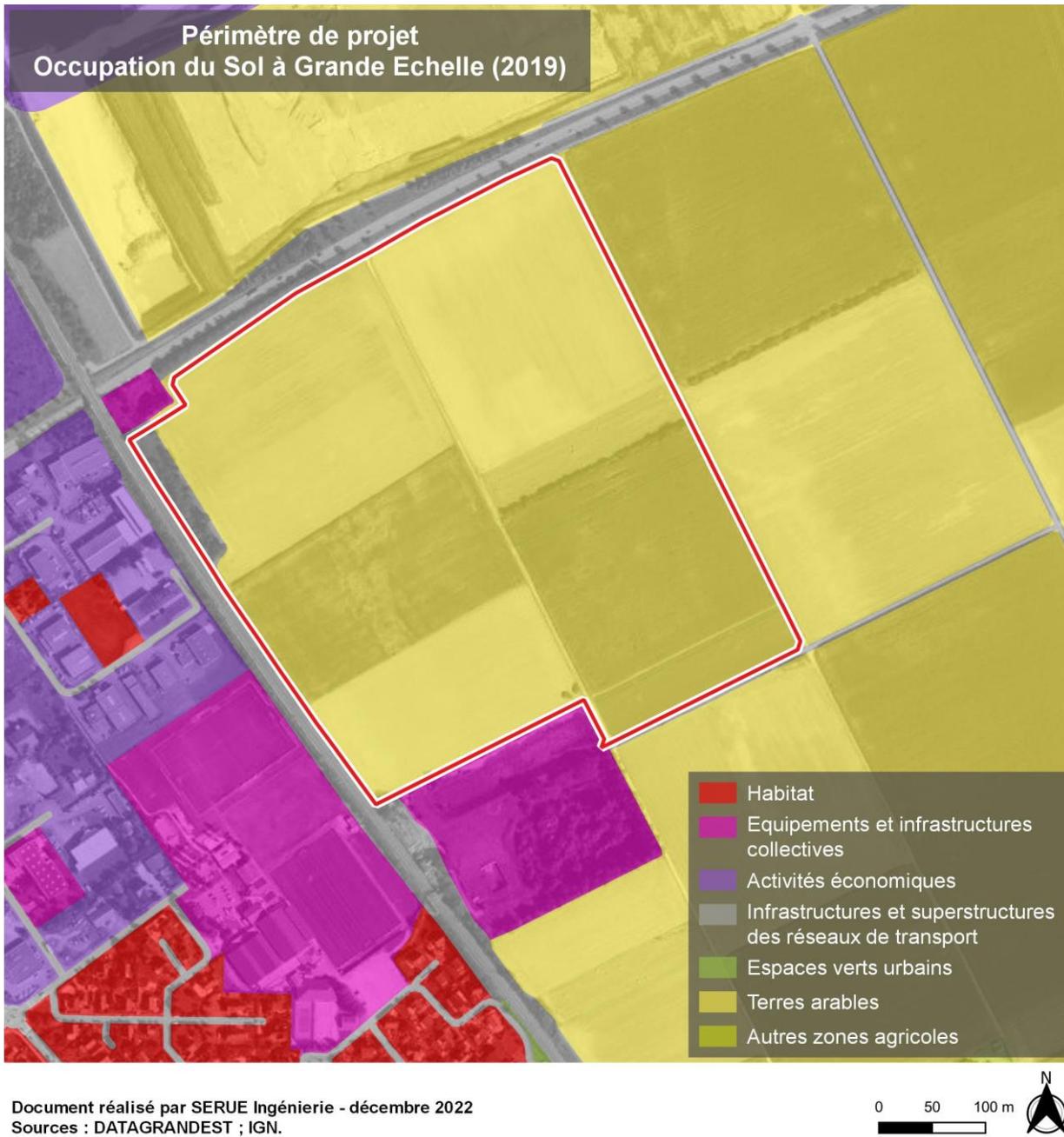


Figure 5 : cartographie de l'occupation du sol sur l'emprise de projet



Document réalisé par SERUE Ingénierie - juillet 2022  
Sources : BD TOPAGE ; IGN.

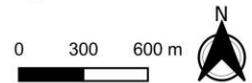


Figure 6 : réseau hydrographique à proximité du site de projet

L'emprise du site de projet n'est pas concernée par le réseau hydrographique de surface. Les cours d'eau les plus proches sont relativement éloignés du site de projet. Cependant, la nappe phréatique est à une altitude de 245 mètres NGF, le site de projet se plaçant à une altitude d'environ 153 mètres NGF, la nappe est à environ 8 mètres de profondeur du terrain naturel. Cette profondeur varie fortement selon les saisons et la pluviométrie dynamique alimentant la nappe phréatique.

## 2.1.2 - Fonctionnement écologique

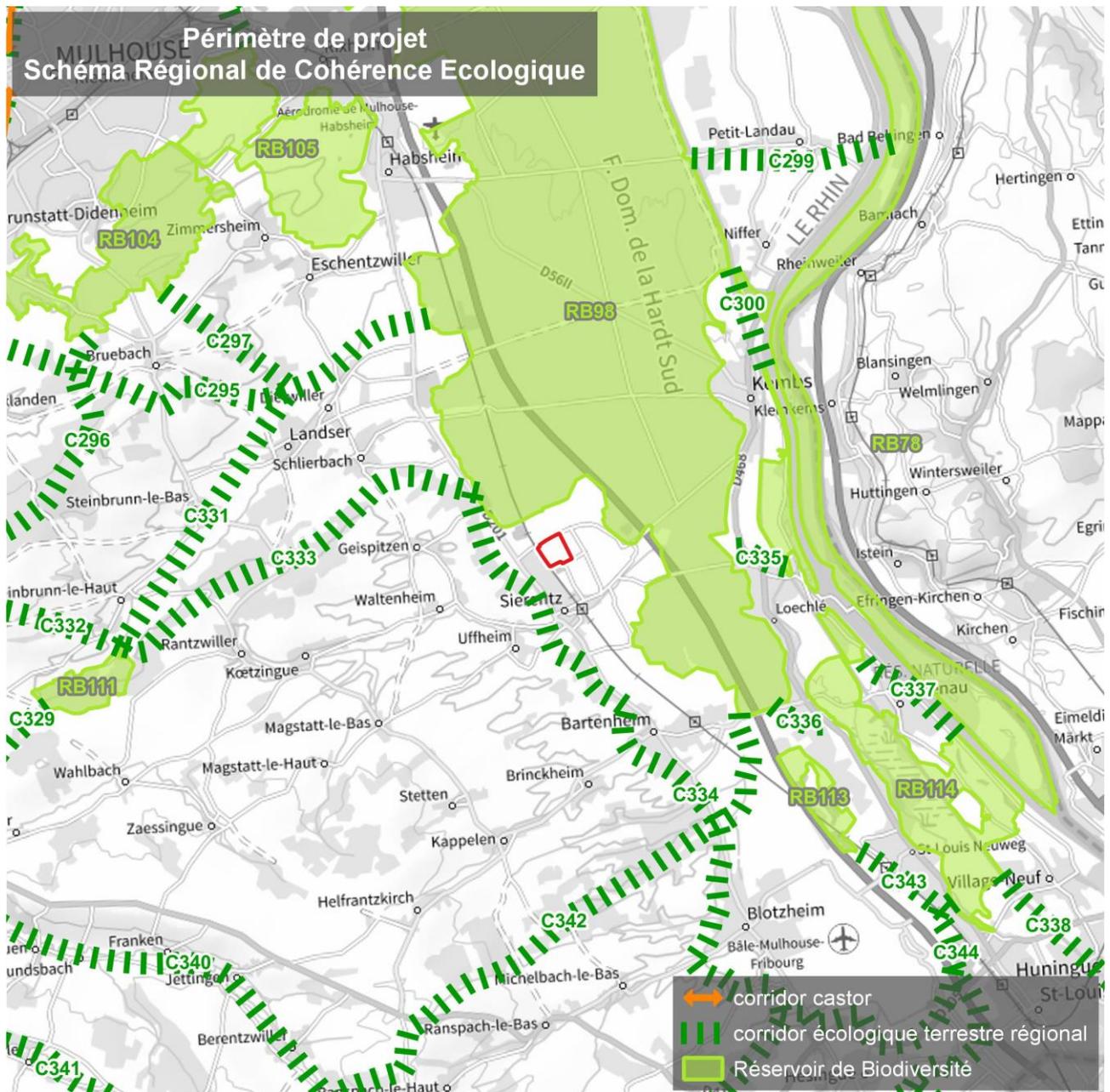


Figure 7 : cartographie du Schéma de Cohérence Ecologique régional avec localisation du site de projet

Le site de projet n'est pas concerné par un élément composant la trame verte ou bleue à l'échelle régionale. La diversité écologique sur l'emprise du site et à ses alentours est relativement faible. Peu d'enjeux écologiques ont été identifiés lors de la réalisation du diagnostic écologique complet. Ce document est d'ailleurs disponible en annexe de l'étude d'impact.

### 2.1.3 - Accessibilité et trafic



Document réalisé par SERUE Ingénierie - juillet 2022  
Source : ESRI.

Figure 8 : cartographie de l'accessibilité du site de projet par la route

La commune de Sierentz est desservie par deux routes départementales :

- La route D201 qui borde l'Ouest du centre urbain sur un axe Nord-Ouest-Sud-Est et qui rejoint la RD19 Bis;
- La route D19 Bis qui relie Kembs et le Rhin à Tagsdorf située en limite Nord et Sud de la commune et permet l'accès à l'A35 et de rejoindre Altkirch et Belfort.

La RD19 Bis borde la limite Nord du site d'étude et permet ainsi son accès direct sans traverser la commune de Sierentz.

La commune est directement accessible par l'A35 et est proche du franchissement du Rhin contribuant ainsi à la qualité de la desserte de Sierentz et constituant un attrait pour la ville et son potentiel développement économique.

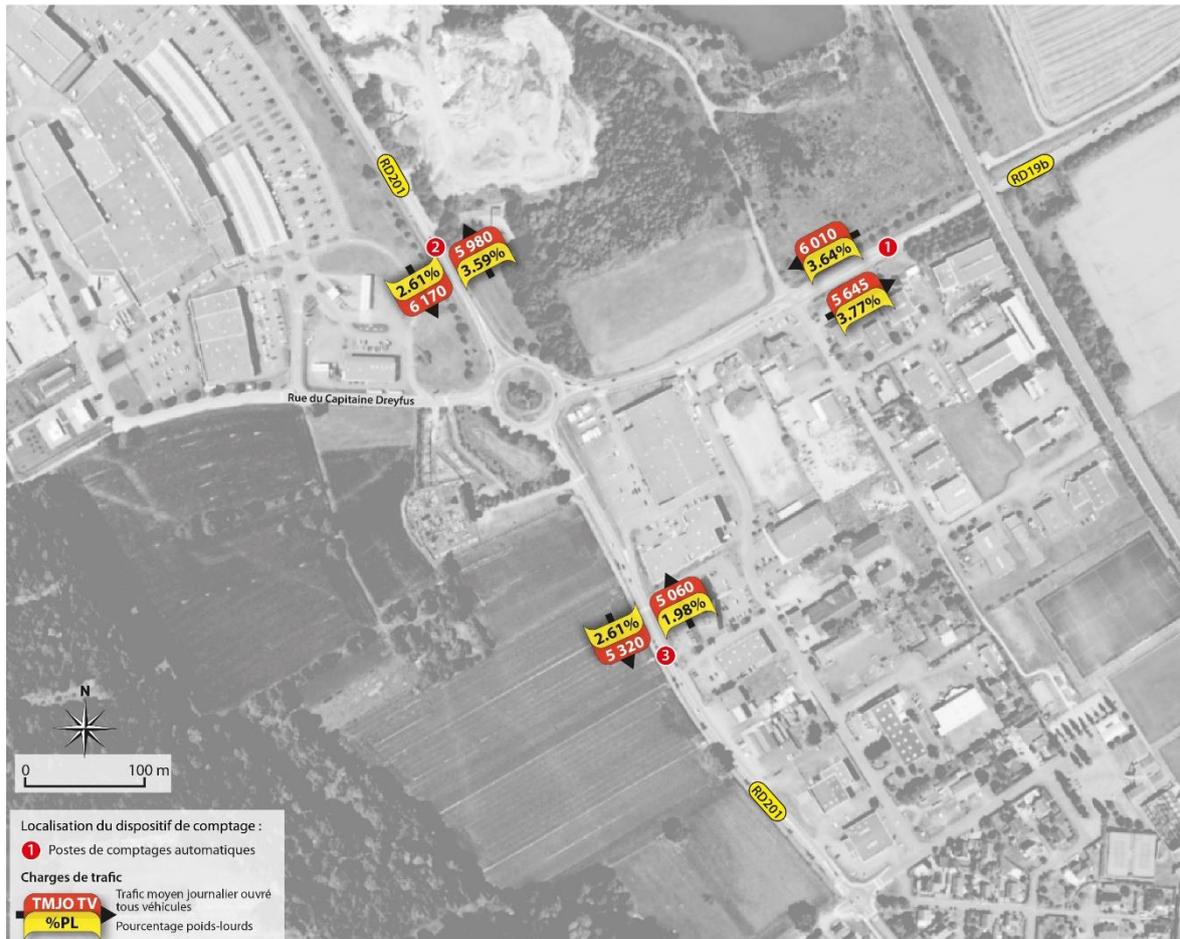


Figure 9 : Cartographie des charges de trafic sur les axes départementaux à proximité de la zone d'étude – IRIS CONSEIL, 2022

Les résultats de la campagne de comptage confirment l'importance des charges de trafic présentes sur les routes RD201 Nord et RD19b, qui accueillent respectivement 12 150 véhicules/jour ouvré et 11 660 véhicules/jour ouvré.

La section RD201 Sud, traversant Sierentz, accueille quant à elle une moyenne de 10 380 véhicules/jour ouvré.

Les trafics PL les plus importants sont, eux aussi, relevés sur les axes RD201 Nord et RD19b, qui accueillent respectivement des trafics moyens s'élevant à 380 poids-lourds/jour ouvré et 520 poids-lourds/jour ouvré. Le trafic PL sur la RD201 Sud est plus réduit, s'élevant en moyenne à 130 poids-lourds/jour ouvré.

Les trafics de la zone s'expliquent par la présence d'une bretelle d'accès à l'A35 sur la RD19b, et par la présence de la zone commerciale entre la rue du Capitaine Dreyfus et la RD201 Nord.

#### 2.1.4 - Contexte acoustique

Sur le point de sondage 2, la source de bruit principale étant le bruit ferroviaire, le recalage s'est donc fait sur le trafic ferroviaire en utilisant les données de la SNCF pour la ligne de train Mulhouse-Bâle, ainsi qu'une hypothèse sur le trafic des trains de marchandise.

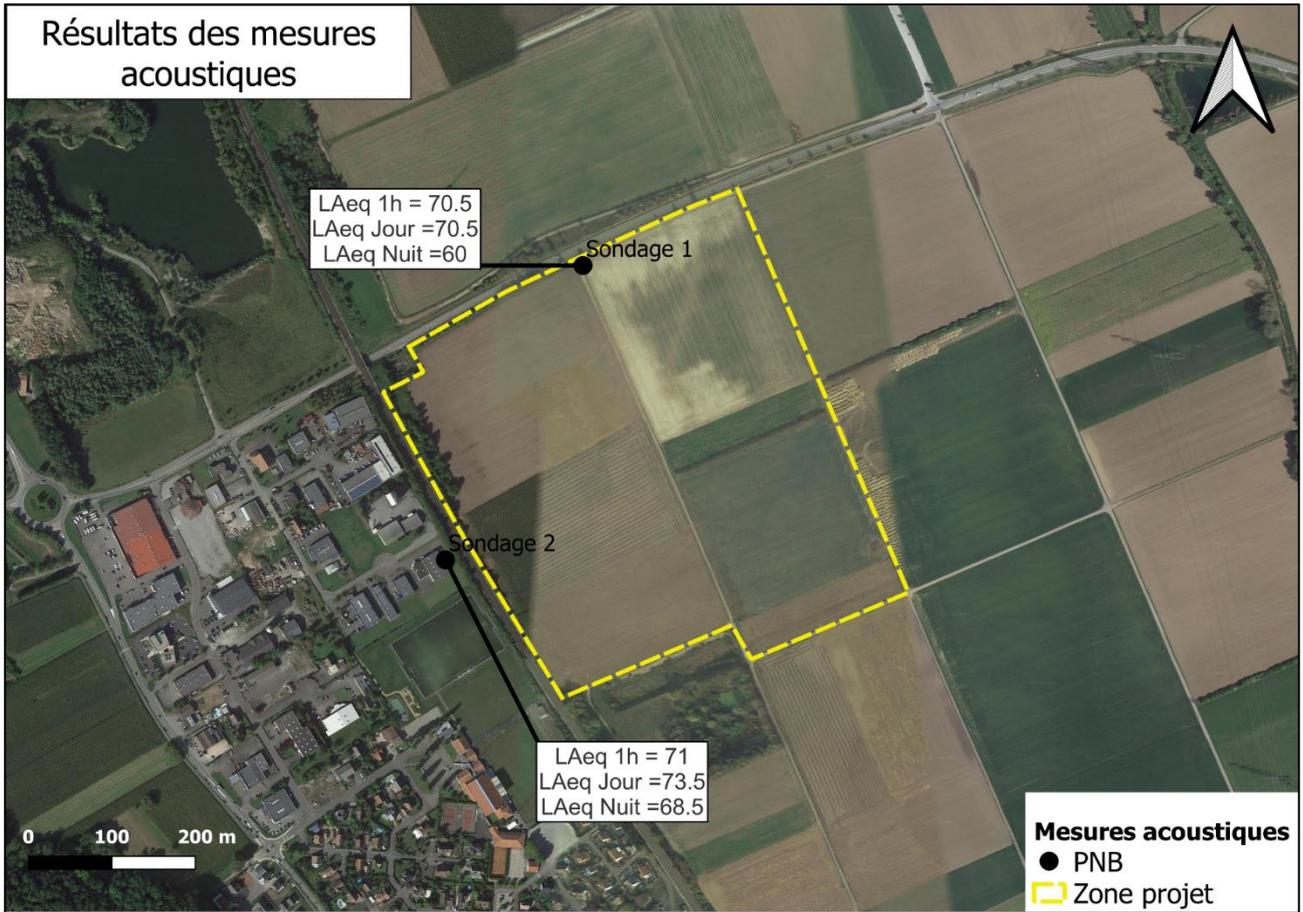
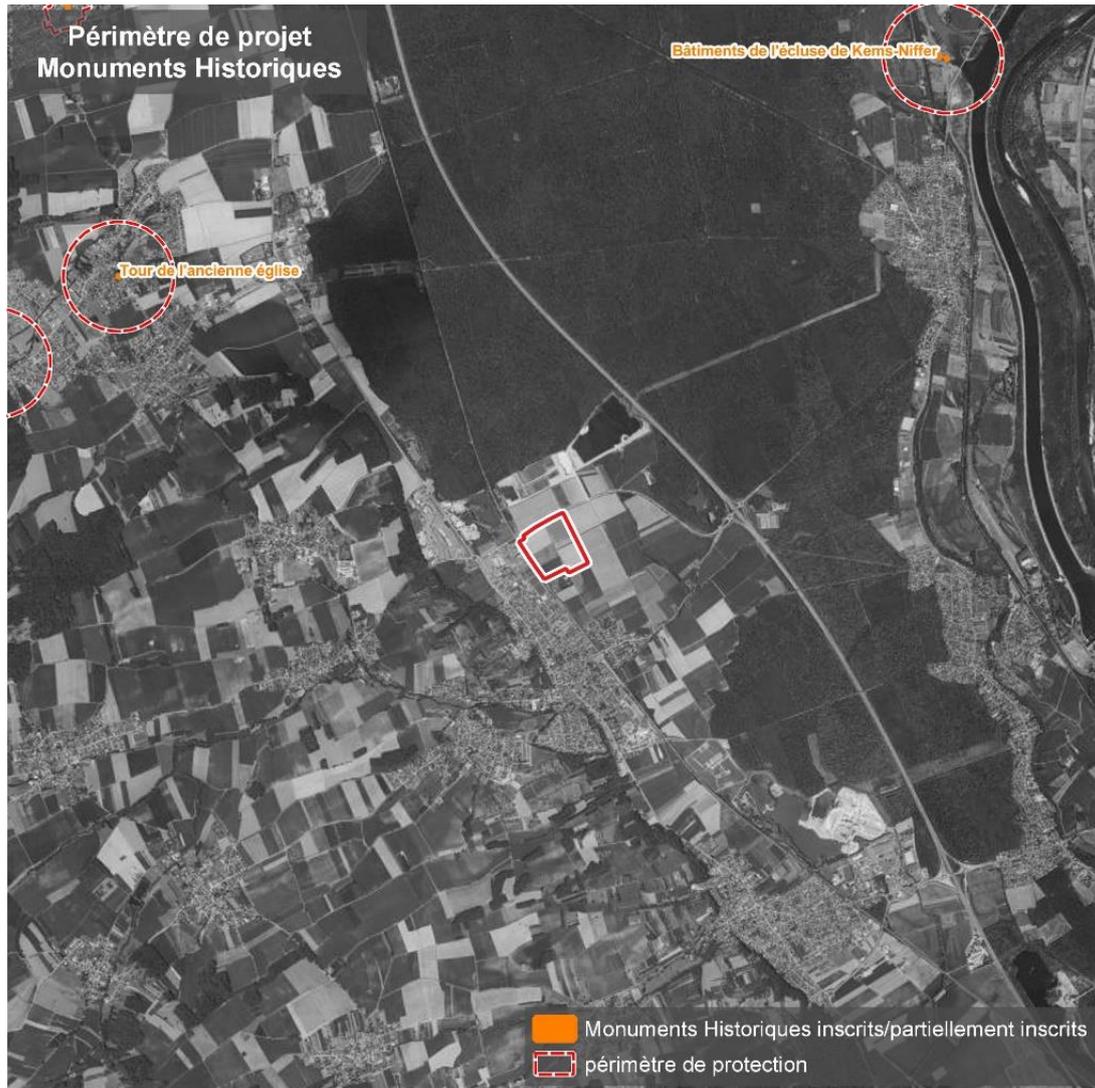


Figure 10 : Résultats des mesures acoustique in-situ – source IRIS Conseil

### 2.1.5 - Monuments historiques



Document réalisé par SERUE Ingénierie - juillet 2022  
Sources : ATLAS DES PATRIMOINES ; IGN.

Figure 11 : Monuments historiques à proximité de la commune de Sierentz – ATLAS DES PATRIMOINES, IGN

La commune de Sierentz ne compte aucun monument inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques. Le site de projet n'est pas concerné par un périmètre de protection au titre des monuments historiques.

### 2.1.6 - Zones de Présomption de Prescription Archéologique

Une série de fouilles archéologiques de sauvetage, entreprises lors de la mise en place de la zone artisanale et commerciale, ont permis d'intéressantes découvertes depuis 1977 : des habitats du néolithique ancien (-5000 à -4000), une occupation du bronze moyen (-1500 à -1250), une nécropole et un habitat du bronze final (-1250 -750), des vestiges du Hallstatt ou 1er âge du fer (-750 - 480) et de la Tène ancienne (Vème siècle avant Jésus-Christ), un aedificium de la Tène III (IIIème siècle avant Jésus-Christ), un vicus routier du gallo-romain précoce (IIIème siècle après Jésus-Christ), une nécropole de la fin du IVe siècle.

## 2.2 - Synthèse des enjeux identifiés lors de l'état initial

Thématique		Enjeu	
Population et économie	Démographie	Modéré	Les populations de la commune de Sierentz et de l'Agglomération de Saint-Louis sont en croissance soutenue depuis les années 80.
	Économie	Fort	Les activités économiques de Sierentz et de Saint-Louis Agglomération sont influencées par la proximité de l'agglomération bâloise.
	Accessibilité	Modéré	
Terres et agriculture	Paysage agricole	Fort	La mise du projet engendre la consommation de 20 ha de terres agricoles, impactant ainsi le paysage et l'économie agricole.
	Économie agricole		
Qualité de l'eau	Qualité des eaux superficielles	Faible	La qualité des eaux superficielles du secteur d'implantation du projet est estimée entre moyenne et médiocre.
	Qualité des eaux souterraines	Faible	La qualité de l'eau souterraine du secteur d'implantation du projet est marquée par la présence de nitrates et de micropolluants organiques et métalliques.
Sol	Occupation du sol	Modéré	L'occupation du sol est marquée par les terres agricoles.
Qualité de l'air		Faible	La qualité de l'air sur le département du Haut-Rhin est qualifiée de bonne à très bonne 59% de l'année, moyenne sur 22% de l'année et seulement 19% de l'année de mauvaise à très mauvaise dont l'origine est principalement imputable à l'ozone.
Climat et énergies renouvelables	Changements climatiques	Faible	
	Utilisation des énergies renouvelables	Modéré	Les activités du site du projet sont susceptibles d'être conduites à l'aide d'énergies renouvelables.
Milieux naturels et biodiversité	Habitats naturels	Modéré	Le site du projet comporte des habitats favorables à la faune protégée (avifaune et chiroptères).
	Flore et faune	Modéré	Le site est colonisé par des espèces faunistiques protégées.
	Continuité écologique	Faible	Le site n'est pas concerné par la Trame Verte et Bleue identifiée dans les documents cadres (SRCE, PLU, SCoT) mais présente une bonne opportunité pour assurer une meilleure continuité et fonctionnalité écologiques locales.

Thématique		Enjeu	
Santé humaine ; risques et nuisances	Risques inondation et remontées de nappe	Faible	Le site du projet est soumis au risque de remontée de nappe.
	Aléa retrait-gonflements des argiles	Faible	Le site du projet est soumis à l'aléa du retrait et gonflements des argiles.
	Risques sismiques	Faible	Le site du projet est soumis au risque sismique faible.
	Nuisances sonores	Modéré	Le site du projet est situé aux abords d'infrastructures bruyantes (voie ferrée).
	Pollution lumineuse	Modéré	Le site du projet est situé au sein d'un secteur concerné par une pollution lumineuse assez importante, caractéristique du milieu urbain.
Biens matériels	Eau potable	Modéré	Le secteur proche du projet comporte un réseau AEP.
	Assainissement	Modéré	Deux conduites d'assainissement sont présentes dans les abords proches de l'emprise du projet.
	Électricité	Modéré	Le site du projet ne comporte pas de réseaux électriques. Un réseau de ligne basse tension souterraine se trouve à proximité de l'emprise du projet.
	Gestion des déchets	Modéré	Le site du projet n'est pas concerné par la collecte de déchets.
	Desserte numérique	Modéré	Le site du projet ne comporte pas de réseau de desserte numérique. Il existe des réseaux fibres Orange et Altitude Infrastructure à proximité de l'emprise du projet.
	Gaz	Modéré	Le site du projet ne comporte pas de réseau acheminant du gaz.
	Éclairage public	Modéré	Le site du projet ne comporte pas de réseau d'éclairage public.
	Servitudes d'utilité publique	Modéré	Le site du projet est concerné par plusieurs Servitudes d'Utilité Publique.
Patrimoine culturel et architectural	Faible	Le site du projet est concerné par des Zones de Présomption de Prescription Archéologique. Aucun monument historique ou de sites patrimonial remarquable n'est situé dans le secteur proche du site.	
Cadre de vie et paysage	Fort	Le site du projet est entièrement constitué de terres agricoles, implanté au sein d'une large mosaïque de cultures en abord du tissu urbain.	

## 3 - PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU

### 3.1 - Description des objectifs d'aménagement retenus

Le projet de ZAC du Gruen à Sierentz se place le long de la départementale 19B, proche de la sortie n°34 de l'A35 et à moins de 30min de Mulhouse et de Bâle. La ville de Sierentz est également desservie par une gare, ce qui fait de ce site une entité bien intégrée au réseau de mobilités à l'échelle large du territoire.

Le site est destiné à accueillir des activités majoritairement industrielles, il est adjacent à la zone d'activités préexistante et mis à distance des quartiers résidentiels par la voie ferrée et des terrains agricoles.

Cette localisation permettra d'éviter les conflits d'usage.

Ainsi, trois grandes familles d'objectifs guident les principes retenus pour la création de cette ZAC : **l'insertion visuelle, viaire et écologique dans le paysage de Sierentz.**

Pour cela, les principes retenus cherchent à dépasser le fonctionnement en enclave, en dehors des maillages de chemins et de nature, qui caractérise beaucoup des zones d'activités actuelles.

Le projet est porté par une ambition de haute qualité environnementale, avec l'application de deux dispositifs qui visent à garantir et contrôler cette qualité : d'abord les critères d'action du PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial), qui seront applicables dès la création de la ZAC, et ensuite la définition de 5 familles de critères de qualité environnementale, paysagère, architecturale, énergétique, etc. qui seront applicables sur chaque lot parmi les critères d'attribution des lots par la commission dédiée, et chacun des projets devra répondre à au moins 3 ou 4 familles de critères et à un score minimum fixé pour pouvoir s'implanter sur le site.

Cette ambition est déjà traduite par de premiers principes d'usage du sol sur les parcelles :

- les tracés s'inscrivent dans l'existant et permettent un accès facile pour piétons et cycles via les chemins agricoles,
- la première organisation des limites de parcelles assure une large place à la plantation et rend possible la gestion des eaux pluviales en surfaces,
- la mutualisation du stationnement s'inscrit dans une logique de diminution des espaces imperméabilisés.

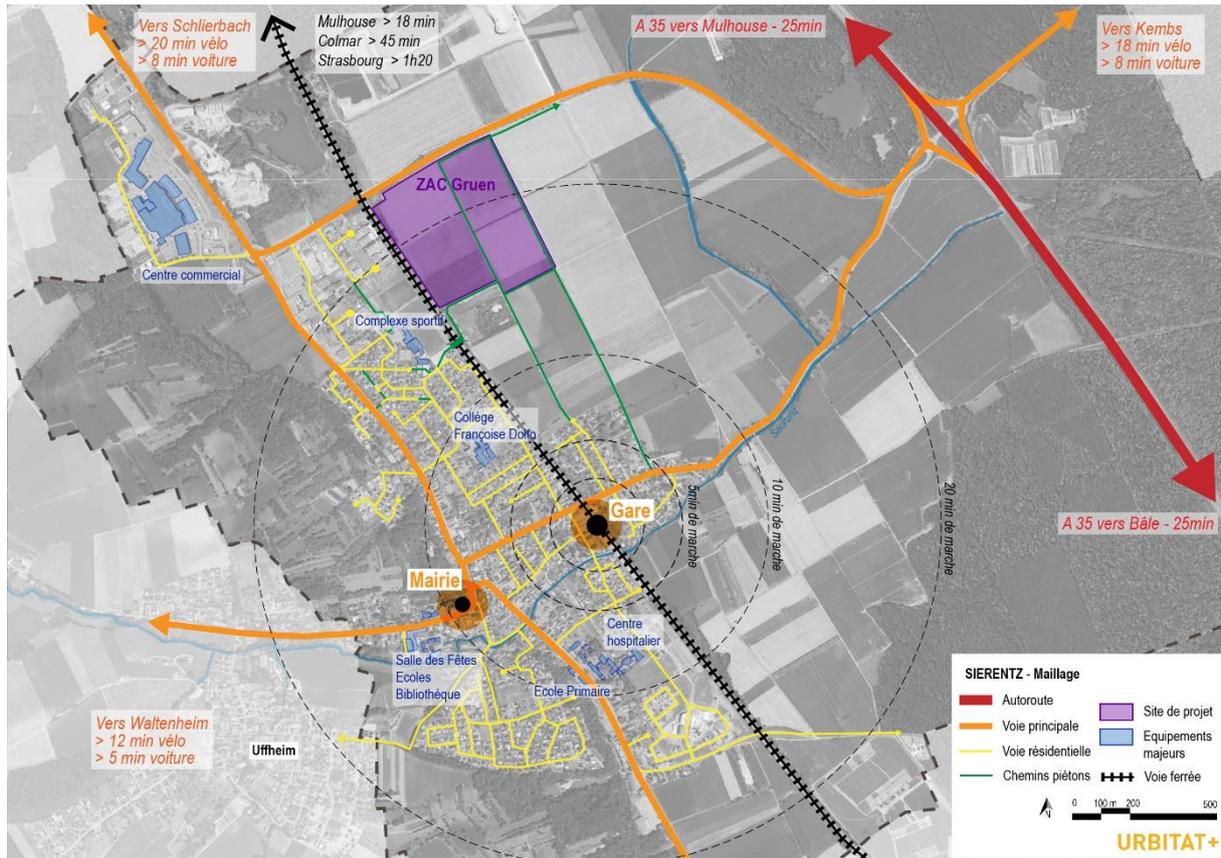


Figure 12 : schématisation du fonctionnement urbain de Sierentz au regard de l'emprise du projet

### 3.1.1 - S'insérer dans le maillage viaire et participer aux usages quotidiens

Il s'agit ici de prendre en compte le maillage de voies existantes en accord avec les pratiques déjà constatées sur place notamment des chemins agricoles et en anticipant la possible mutation des gravières au nord du site. Cette réflexion étend à la partie Est de la commune les grandes lignes ont été fixées dans l'étude prospective Sierentz 2030 : mise en valeur des bords du Sauruntz et des côteaux, apaisement de la D201, aménagement de liaisons inter-quartiers. Ces chemins assurent également une desserte du site pour des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle depuis le reste de la ville et depuis la gare.



### Légende

0 250 500 m

-  Zones d'activité ou commerciales
-  Maillage piéton proposé dans l'étude Sierentz 2050
-  Extension proposée pour l'est de la commune
-  Bâtiments et espaces publics
-  Gravière en fin de période d'exploitation  
espaces mutables : zone de loisirs, parcours nature

Figure 13 : insertion du projet dans le maillage viaire existant

### 3.1.2 - S'insérer dans le maillage écologique et participer au bon fonctionnement du paysage :

L'aménagement d'une zone en extension urbaine s'accompagne de la prise en compte de la matrice paysagère préexistante pour ne pas la bloquer, voire y participer.

Le renforcement des habitats présents sur site et la densification des espaces-corridors entre ces habitats sont les deux principes retenus pour la ZAC Gruen. Ils permettront de faire de la zone d'activités une partie intégrante du fonctionnement écologique de ce « morceau » de plaine entre la Hardt et le talus sundgauvien, en densifiant la matrice aujourd'hui lacunaire de cet espace.



Figure 14 : insertion du projet dans la trame paysagère existants

A ces principes guidant le dessin des voies et des parcelles s'ajoutent un objectif d'optimisation de l'espace imperméabilisé sur chaque parcelle, tenu par quelques règles simples et le souci de mutualiser des fonctions comme le stationnement.

### 3.1.3 - S'insérer dans le paysage du talus sundgauvien et de la Hardt :

Situé en premier plan de la commune et du talus visible depuis l'autoroute, la nouvelle zone présente une sensibilité paysagère importante.

Les choix retenus se positionnent sur l'épannelage des constructions industrielles, le fractionnement de gabarit pouvant être importants pour conserver des perméabilités visuelles et physiques. L'aménagement de franges plantées adoucit la présence des nouveaux bâtiments. Ils s'accompagnent d'une première réflexion sur la qualité des architectures visibles depuis les voies et sur une colorimétrie permettant de donner une juste mesure à la présence des nouveaux bâtiments dans le paysage.

Ces trois objectifs recouvrent les champs du cahier des charges Cit'Ergie retenu pour faire de la ZAC Gruen une zone exemplaire : notons qu'à la bonne gestion des sols (mutualisation des surfaces imperméabilisées au maximum, gestion des eaux pluviales en surface) et à l'exigence d'une architecture soignée s'ajoutent un objectif d'optimisation énergétique sur site aussi bien en termes de ressources disponibles qu'en termes de limitation des besoins.

### 3.2 - L'esquisse d'aménagement retenu

En préalable, le schéma de fonctionnement (paysager, viaire et foncier) est calqué sur le parcellaire et le déjà-là : les chemins agricoles servant aussi de lieu promenade sont conservés dans le schéma d'aménagement, le parcellaire conserve l'organisation des terrains agricoles.



Figure 15 : organisation future de la zone d'activités

Le parti d'aménagement repose sur :

- Un branchement de la zone Gruen sur la RD19 via un nouveau giratoire dont la position a été validée par les services de la Collectivité Européenne d'Alsace ;
- Une allée centrale qui dessert l'ensemble des parcelles et qui intègre au moins une aire de retournement.
- Ce maillage viaire est complété par des cheminements piéton / cycle dans la direction perpendiculaire à la voie centrale, suivant le maillage des haies ;
- Les franges de la zone font l'objet d'une attention particulière pour mieux intégrer le projet dans son contexte élargi, via des reculs et des règles de constructibilité ;
- Des espaces de lisière entre espace agricole et espaces bâtis, plantés dès le démarrage des travaux d'aménagement de la zone ;
- Un découpage parcellaire en grandes unités (environs 2ha) à vocation industrielle (hors logistique et commerce) et qui peuvent évoluer ;

- Des dimensions non négociables pour un prospect défini au nord-ouest du site le long de la voie ferrée (Lot 1), et pour l'implantation d'un hôtel d'entreprises proposé au nord-est le long de la départementale, afin de présenter une vitrine animée avec plusieurs volumes bâtis le long de cet axe d'entrée de ville (Lot 4) ;



Figure 16 : esquisse d'aménagement retenu

### 3.2.1 - Les principes de desserte de la zone et des lots

L'accès à la future ZAC s'effectuera par la D19B via un giratoire pour les véhicules motorisés, et via les chemins agricoles/voie verte pour les modes doux.

Le rayon de giration prévu est de 20m pour permettre le passage des poids-lourds.

Sur cet embranchement est également prévu un raccordement à la voirie pour les engins agricoles depuis les chemins d'exploitation reliés au site ou situés en limite de site de projet.

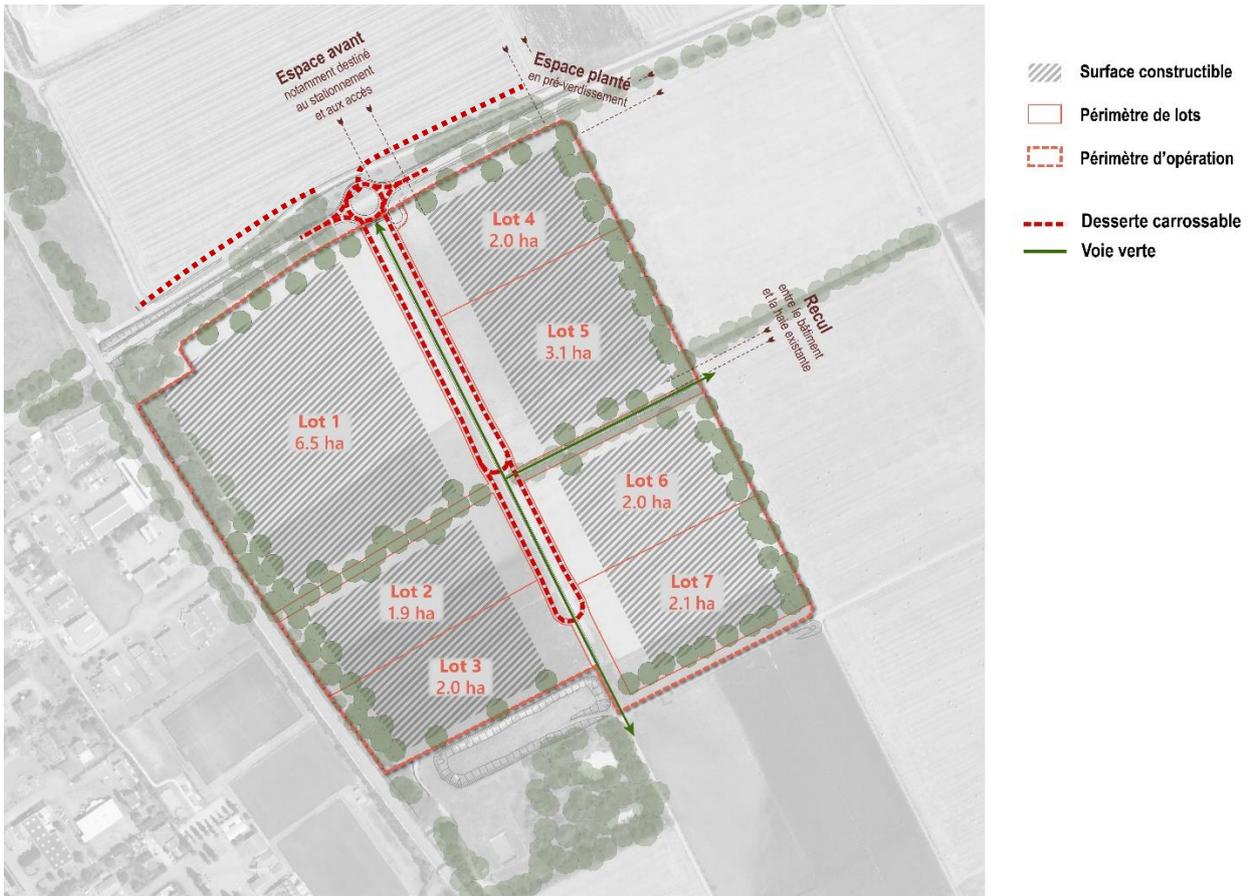


Figure 17 : principe de desserte de la zone

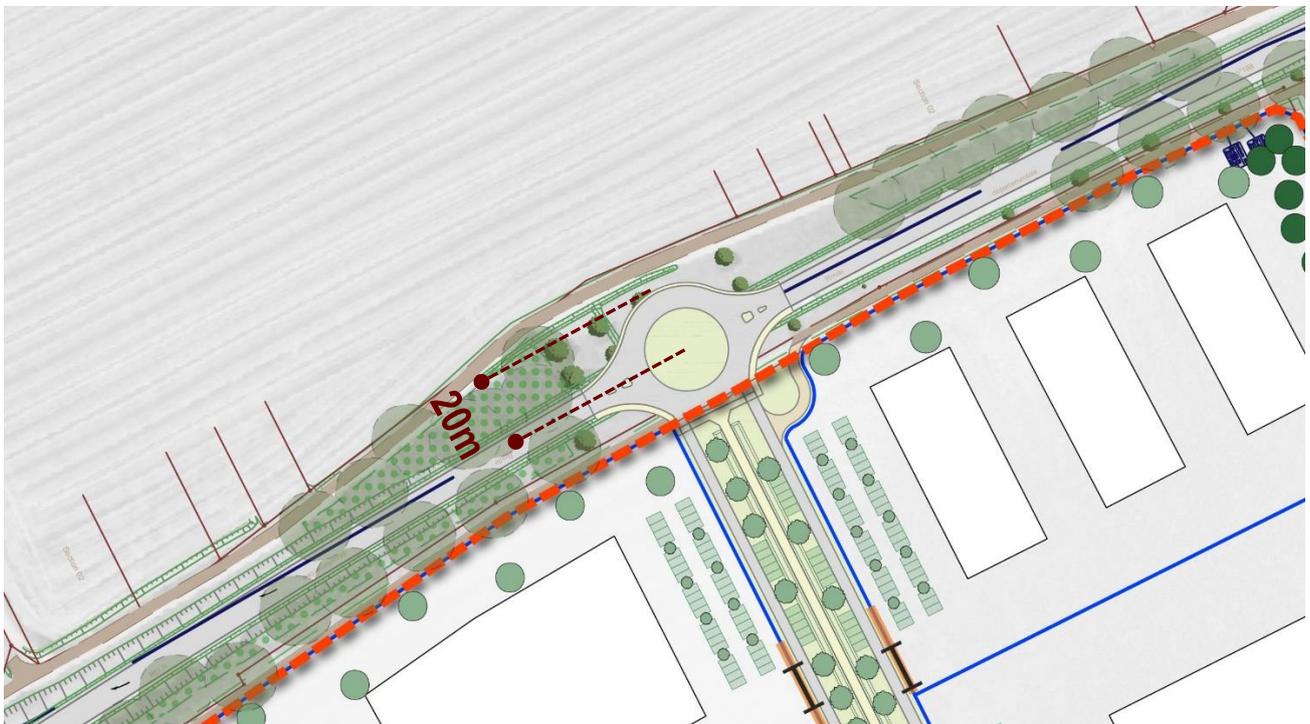


Figure 18 : zoom sur le giratoire sur la RD 19b

La desserte du site est organisée par une voie dédoublée en sens unique, qui s'accompagne de stationnement sur espace public et du chemin agricole central préexistant passé en voie verte. Cette voie aura une emprise de 30m, et permettra également d'intégrer l'infiltration des eaux pluviales sur l'espace public.

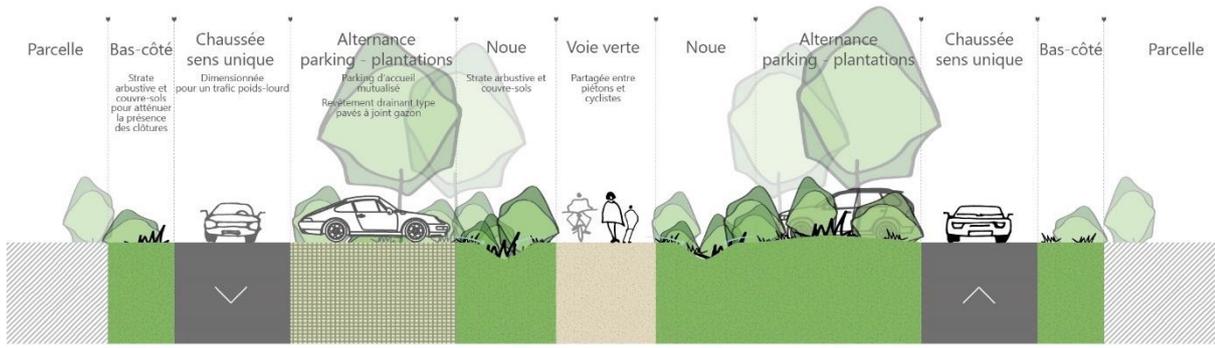


Figure 19 : coupe de la voie centrale pour la desserte de la zone d'environ 30 mètres de large



Figure 20 : Vue projetée depuis la voie verte

Un cheminement est prévu le long de la haie existante afin de mettre en réseau la voie verte située sur la voie centrale aux chemins agricoles au nord du site.

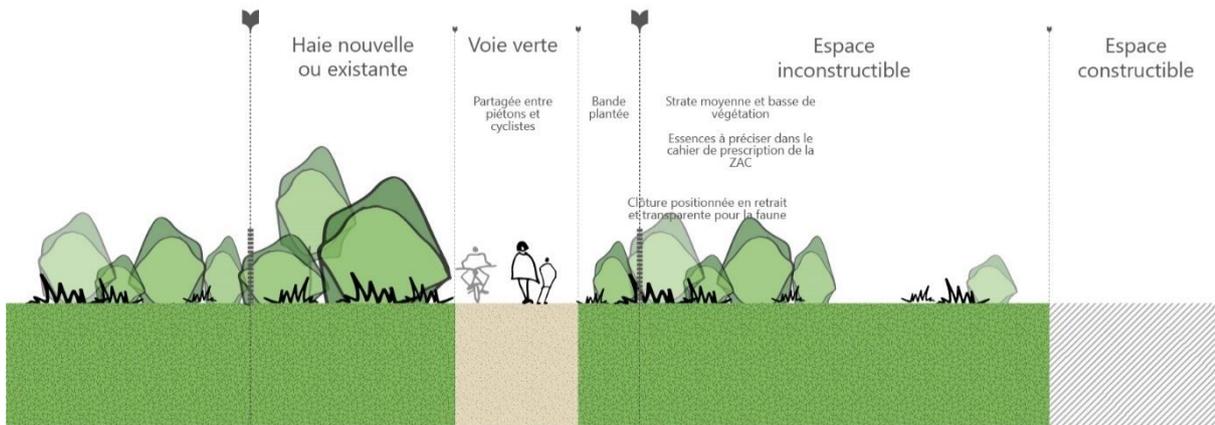


Figure 21 : coupe du cheminement prévu le long de la haie existante

### 3.2.2 - La gestion du stationnement

La gestion du stationnement privé est prévue en priorité sur les avants de parcelle, dans l'espace non bâti depuis la voie de desserte. La localisation du stationnement à cet endroit permet de limiter les infrastructures dédiées au déplacement au sein de la parcelle.

Ce choix favorise également la non-imperméabilisation des sols pour une infiltration maximale des eaux de pluie et donne une dimension urbaine animée aux avants de parcelle. Dans cette configuration, on peut facilement aménager une cinquantaine de places de stationnement sur une parcelle de 2ha.

Le stationnement visiteur est géré dans l'espace public, en partie centrale de la boucle de desserte. Sur l'ensemble de l'espace public on peut, à minima, aménager une centaine de places de stationnement.

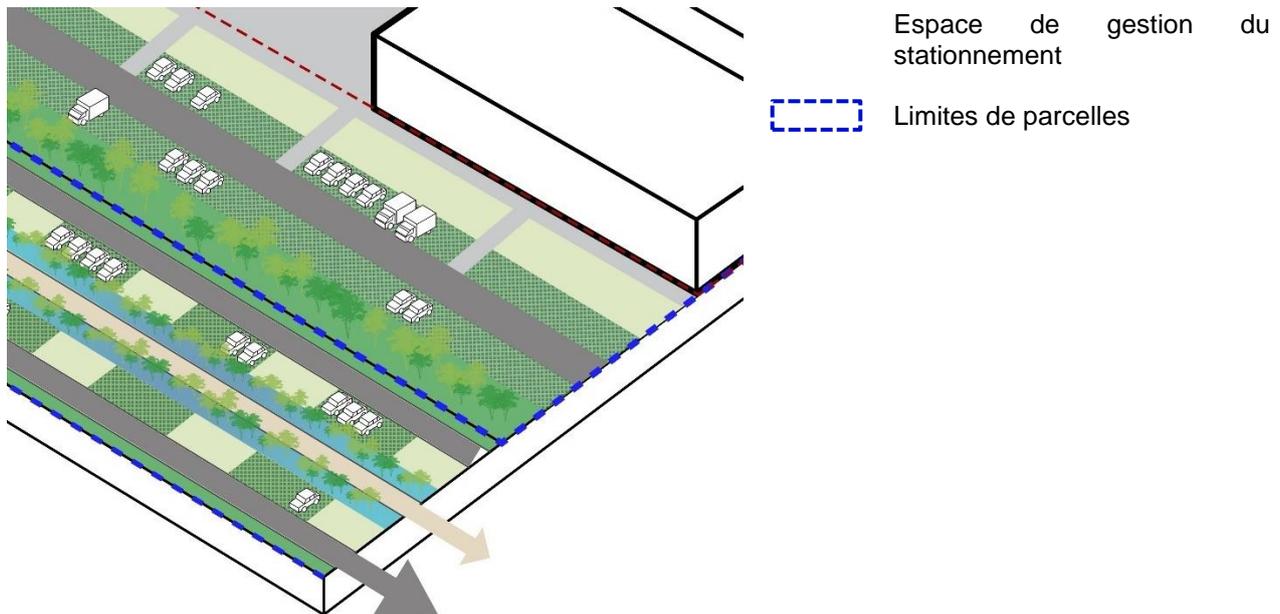


Figure 22 : traitement proposé pour le stationnement central public et le stationnement privé sur les parcelles

### 3.2.3 - L'organisation future des lots

Une analyse sur l'organisation de la zone d'activité préexistante de l'autre côté de la voie ferrée a permis de prendre en compte des points particuliers pour l'élaboration de ce projet de ZAC :

- Une forte imperméabilisation du sol qui impacte fortement le paysage environnant.
- L'implantation du bâti, qui participe à la structuration de la rue et permet d'atténuer ou accentuer l'effet de « zone ».
- Son gabarit influe également sur le paysage et sur ce que l'on voit depuis l'espace public. De gros volumes juxtaposés peinent à former un ensemble cohérent.
- Le bâti, en recul ou aligné à la rue, peut permettre de structurer l'espace. Tout comme, son implantation et les aménagements de la parcelle permettent de rendre mutable ou non les activités sur place, mais aussi d'optimiser le foncier des parcelles à construire.

Ainsi, à l'échelle des lots est prévue la réglementation des aménagements suivantes :

- Une gestion de la perméabilité et des différents types de végétalisation des franges pour mieux intégrer le projet dans son contexte élargi, avec :
  - Un traitement qualitatif des « avants » de parcelles / parvis adressés sur l'espace public (espace dédié au stationnement, dont la perméabilité est réglementée) ;
  - Un pré-verdissement de la façade vitrine du projet sur la départementale et en transparence (plantation d'arbres en quinconces) pour mettre en valeur les activités ;
  - Un pré-verdissement des limites Est (sur terrain agricoles) et Ouest (sur voie ferrée) qui sont les faces les plus visibles du projet dans le paysage en lisière avec l'espace agricole. Cet aménagement se fera à l'ouest dans la continuité de l'espace boisé identifié en enjeu moyen dans l'étude écologique, pour éviter de déboiser pour replanter lors de l'aménagement de la zone ;
  - Un pré-verdissement des franges latérales des parcelles, le long des haies et des cheminements, pour intégrer le projet dans une continuité écologique et paysagère ;
- Un alignement des façades imposé le long de la départementale pour éviter d'y trouver les espaces servants, et pour constituer une vitrine urbaine ;
- Une implantation possible du bâti sur les limites mitoyennes des parcelles mais non imposée, pour éviter quand cela est possible une démultiplication des espaces de desserte autour des bâtiments et mutualiser les espaces où le sol est imperméabilisé ;

- Des gabarits bâtis qui ne peuvent pas excéder une hauteur de 18 mètres ;
- Des linéaires prédéfinis sur lesquels les accès peuvent s'implanter, et une largeur d'accès limitée à 15m, toujours pour éviter la démultiplication des espaces de desserte et mutualiser les espaces où le sol est imperméabilisé.



Figure 23 : schématisation des règles urbaines



Figure 24 : esquisse d'hypothèses d'implantation des constructions et des aménagements

### 3.2.4 - Le traitement paysager et l'insertion paysagère

Ces règles présentées ci-dessus assurent l'insertion paysagère de la future zone. Son inscription visuelle et écologique dans le paysage est permise par les principes suivants :

- La plantation des franges du projet : sous la forme d'une plantation dense et continue le long de la voie ferrée en continuité du boisement existant. Ce boisement existant a été identifié comme présentant le plus d'enjeux de biodiversité dans le périmètre. Il est ainsi maintenu et amplifié pour assurer son rôle de mise à distance visuelle et sonore. A l'est de la zone, il s'agira d'une plantation ponctuelle le long de la route départementale pour laisser un minimum de visibilité depuis la route ;
- Le maintien d'un recul le long des chemins transversaux renforce l'épaisseur des haies conservées ou plantées et le maintien d'une zone d'isolement entre les espaces agricoles cultivés et les façades des bâtiments.

### 3.2.5 - Les gabarits des constructions

Sur l'ensemble de la surface constructible, la hauteur maximale envisagée pour le bâti sera de 18 mètres hors tout.

Cette hauteur maximale pourra être affinée et réduite sur certains espaces si cela est pertinent.

Le cahier des charges de prescriptions architecturales, urbaines, techniques et environnementales, ou les dispositions du PLU seront définies.

La hauteur maximale des constructions a vocation à répondre à plusieurs objectifs :

- Une économie de foncier dans l'implantation des nouvelles constructions et l'optimisation des surfaces utilisables ;
- Un besoin d'organisation de process industriel, notamment pour les chaînes de production.

Cette limite de hauteur maximale est définie comme résultant d'une recherche d'équilibre entre économie de foncier, besoins industriels et objectifs d'insertion paysagère des constructions.



Figure 25 : simulation d'implantation du bâtiment d'activité depuis la zone sportive, à l'Ouest de la voie ferrée

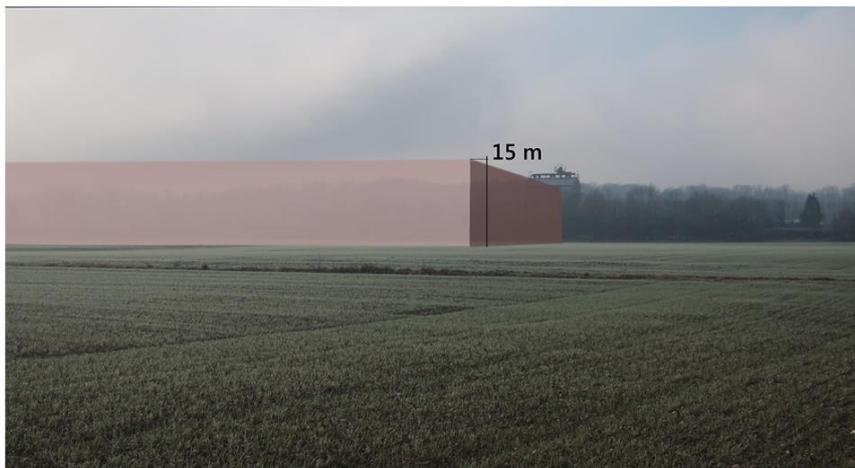


Figure 26 : simulation d'implantation d'un bâtiment d'activité depuis le chemin agricole existant en limite Est de l'emprise



Figure 27 : simulation d'implantation d'un bâtiment depuis la RD 19b, à proximité immédiate de l'échangeur de l'A35

### 3.2.6 - Les objectifs énergétiques et environnementaux

Afin de garantir une certaine qualité énergétique et environnementale, plusieurs dispositifs sont prévus, en application des dispositions du Plan-Climat Air Energie du territoire de Saint-Louis Agglomération :



- Accélérer l'atteinte des objectifs de réductions des émissions de gaz à effet de serre
  - Organiser des mobilités : desserte en transports en Commun, rabattement vers la gare, itinéraires modes actifs, intermodalité, ...
  - Optimiser la gestion des déchets, notamment industriels
  - Optimiser l'éclairage public
  - Encourager la cogénération énergétique
  - Gérer les eaux pluviales, éviter les risques de pollution
  - Favoriser la biodiversité dans les espaces libres
  - Avoir une politique de stationnement volontariste
  - Optimiser la logistique et les flux de marchandise
  - Cibler des entreprises à faible impact environnemental
- La définition de 5 familles de critères de qualité environnementale, paysagère, architecturale, énergétique, etc. à respecter pour chaque projet qui s'implante sur la ZAC a été décidé lors des réflexions pour répondre aux objectifs de cette nouvelle zone d'activité à vocation industrielle. Ces critères seront applicables sur chaque lot, notamment lors des décisions d'attribution des lots par la commission de Saint-Louis Agglomération
  - Chaque projet devra répondre à au moins 4 familles de critères et à un score minimum fixé pour pouvoir s'implanter sur le site. Les 5 familles de critères proposées sont :
    - La perméabilité des espaces non-bâti et l'optimisation du foncier ;
    - Le maintien voire le développement de la biodiversité ;
    - La performance énergétique du bâti et les économies en besoins énergétiques ;
    - La qualité architecturale et l'insertion paysagère ;
    - Le confort d'usage au sens de la Responsabilité Sociale de l'Entreprise (RSE).

### 3.2.7 - Les équipements techniques

Les espaces publics seront aménagés avec des surfaces imperméables les plus réduites possibles, en répondant aux besoins de circulation des différents véhicules sur la zone à desservir.

Un dispositif de limitation des accès aux caravanes sera mis en place en entrée de zone pour éviter les dégradations d'espaces et l'occupation inopinée des espaces publics ouverts, notamment le stationnement public.

Les réseaux d'alimentation en eau potable et d'eaux usées seront mis en place sous la voirie principale, sans porter atteinte aux réseaux déjà existants sous le chemin actuel.

Les eaux usées liées au process industriel devront, le cas échéant, faire l'objet d'un pré-traitement avant raccordement au réseau public des eaux usées.

Le réseau d'eaux usées sera acheminé vers la station de refoulement existante avant acheminement vers la station d'épuration de Sierentz.

La gestion des eaux pluviales est prévue sur l'espace public au plus près d'où elle tombe, grâce à des noues d'infiltration de 3m de large, disposées de part et d'autre de la voie verte centrale.

Le stationnement sur l'espace public sera réalisé avec un revêtement drainant, pour maximiser l'infiltration dans le sol des eaux pluviales.

La gestion des eaux pluviales des lots sera prévue directement sur le site avec, le cas échéant, la mise en place d'un dispositif de pré-traitement avant infiltration pour éviter tout risque de transfert d'une pollution dans les sols et la nappe.

La desserte incendie des biens et des personnes sera assurée par le déploiement de poteaux d'incendie raccordés au réseau public d'adduction d'eau potable. Le complément exigé par les types d'implantations industrielles sur les parcelles privées devra être assuré par les porteurs de projet.

La mise en place des réseaux secs est également prévue en souterrain sous la voie de desserte des lots.

#### Assainissement et eau potable

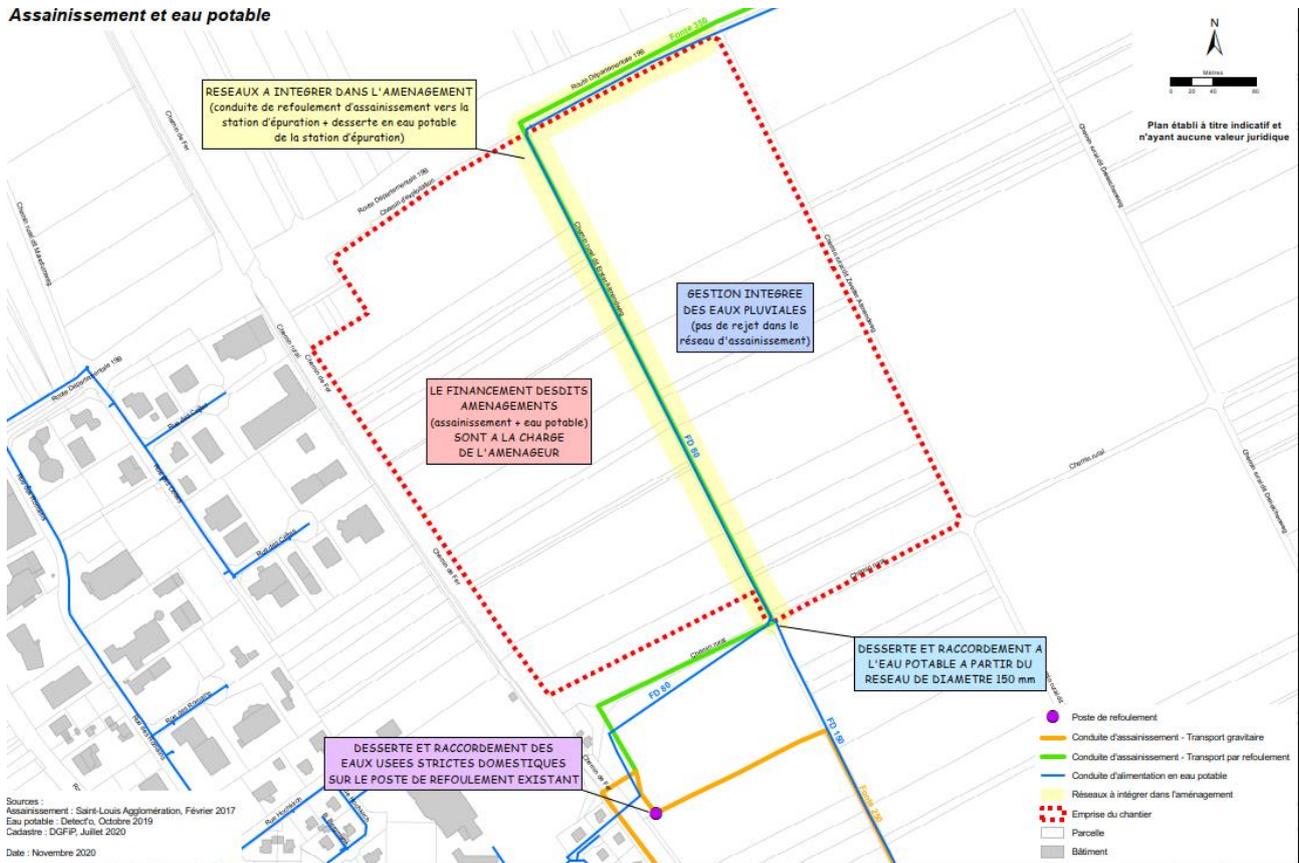


Figure 28 : organisation actuelle des réseaux sur l'emprise du site et contraintes de desserte en réseaux – Source : Saint-Louis Agglomération

## 4 - JUSTIFICATION DES CHOIX DU PROJET

### 4.1 - La réponse au besoin de développement économique

#### 4.1.1 - Le contexte intercommunal : SCOT approuvé

Dans sa version révisée et approuvée le 22 juin 2022, le SCOT a appliqué un effort de réduction de la consommation d'espaces de 50% par rapport à la période 2008-2018.

Ces dispositions et objectifs sont traduits dans le Document d'Orientations et d'Objectifs, tout en recherchant l'équilibre Habitat-Economie-Agricole.

En tant que document intégrateur des plans et programmes qui lui sont supérieurs, les objectifs du SCOT répondent aux objectifs de réduction de moitié de la consommation foncière d'ici 2030 puis à la recherche d'une « zéro artificialisation nette » d'ici 2050.

Cette réduction de consommation foncière viendra réduire progressivement l'impact sur les terres agricoles et naturelles.

Le SCOT a pour vocation de préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers, il a également pour rôle de répondre aux besoins en matière d'habitat et économique et d'emplois.

C'est dans le cadre de cet équilibre à l'échelle du territoire de SLA que la création d'une zone d'activité économique à Sierentz a été considérée comme nécessaire et répondant à un besoin identifié et existant sur le territoire de l'agglomération.

En effet, le tissu économique est particulièrement dynamique, en développement depuis plusieurs années et pourvoyeur de nombreux nouveaux emplois.

Le site de Sierentz est fléché dans le SCOT pour une zone d'activités de type 3, en vue d'un développement d'activité à vocation industrielle d'environ 22 hectares.

Les prescriptions du document d'orientations et d'objectifs du SCOT indiquent également des exigences qualitatives de très haut niveau couplé à des performances environnementales et énergétiques renforcées.

La carte ci-après permet d'apprécier l'organisation territoriale des zones à vocation économique avec, notamment, une forte concentration des secteurs autour de l'EuroAirport. La zone d'activités à vocation industrielle de Sierentz a vocation à venir renforcer ce maillage en profitant de sa localisation et de son accessibilité optimisées.

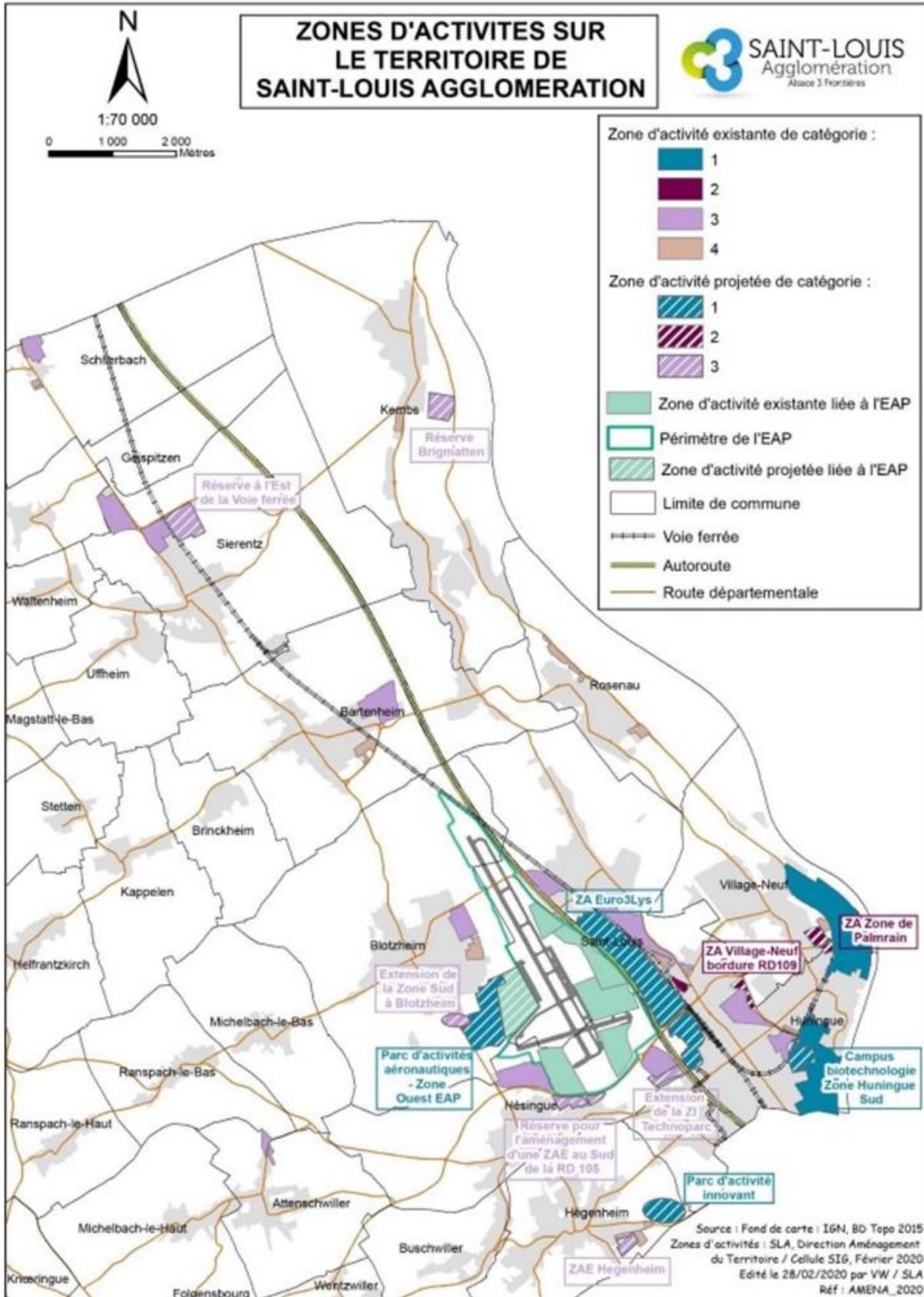


Figure 29 : extrait du SCOT approuvé – répartition cartographique des zones d'activités projetées sur le territoire de Saint-Louis Agglomération

COMMUNE	ADRESSE	SUPERFICIE	STATUT
BARTENHEIM	5 Rue Robert Schuman	23148	Partiellement réutilisée
BLOTZHEIM	Rue de l'Aéroport	4109	50% utilisée
BLOTZHEIM	Rue de l'Aéroport	6633	50% utilisée
HUNINGUE	15 Quai du Maroc	10180	* ZAC en cours
HUNINGUE	2 Rue du Rhin	34000	En cours de réhabilitation
HUNINGUE	10 Rue Eugène Jung	17390	* ZAC en cours
HUNINGUE	1 Avenue d'Alsace	764	
HUNINGUE	43 Rue de Saint-Louis	3916	Réhabilitée Bureaux & Logements
HUNINGUE	7 Rue Eugène Jung	3827	Non réhabilitée
KEMBS	13 Rue de Habsheim	14280	
KEMBS	9 Rue de Saint-Louis	12530	Non réhabilitée
LEYMEN	51 Rue Hagenthal	14680	Non réhabilitée
SAINT-LOUIS	Rue de Mulhouse	47177	Fait
SAINT-LOUIS	22 Rue de Mulhouse	1047	Propriété ville + privé
SAINT-LOUIS	22 Rue de Huningue	1907	Construit
SAINT-LOUIS	124 Rue de Mulhouse	1795	Non réhabilitée
SAINT-LOUIS	6 Rue du Stade	6397	Partiellement réutilisée
SAINT-LOUIS	14 Rue de la Paix	1564	Travaux en cours
SAINT-LOUIS	Rue des Trois Rois	2210	Travaux en cours
SAINT-LOUIS	44 bis Rue Henner	9090	Construit HLM
SAINT-LOUIS	22 Rue des Transitaires	11936	Non réhabilitée
SAINT-LOUIS	2 Rue de Strasbourg	3633	Projet en cours
VILLAGE-NEUF	Rue de l'Etang	3553	Dépôt vente
SAINT-LOUIS	98 Avenue de Bâle	3845	
SAINT-LOUIS	4 Rue de Strasbourg	501	Bât. Communal projet en cours réflexion
SAINT-LOUIS	Rue Hésingue / Rue des Vosges	0	Immeuble construit
			* 280 logements disposés + groupe scolaire

Figure 30 : inventaire des friches sur le territoire - extrait du rapport de présentation du SCOT approuvé

Le rapport de présentation du SCOT fait état de très peu de disponibilités foncières sur des emprises existantes, équipées et dites, en friche.

La grande majorité de ces emprises sont placées en cœur urbain ou dans des secteurs qui ne s'avèrent pas optimales pour une implantation d'activités industrielles.

Aussi, les espaces en friches, situés pour la plupart en secteurs urbains, sont remobilisés essentiellement pour des opérations à vocation d'habitat, d'équipement ou de services.

Quelques emprises restent mobilisables, mais souvent sur des surfaces relativement faibles d'un seul tenant, ou fortement contraintes en termes d'accès, de pollutions résiduelles ou de foncier mobilisable.

#### 4.1.2 - La stratégie de développement économique de l'agglomération

En parallèle à la révision du SCOT de Saint-Louis Agglomération, les élus du territoire ont, en 2017, adopté une stratégie d'intervention économique pour le dynamisme du territoire, dont les principaux objectifs sont :

- Soutenir et renforcer les dynamiques économiques du territoire
- Peser positivement dans l'agglomération trinationale de Bâle et en Sud Alsace
- Servir opérationnellement les besoins du territoire et des entreprises

La traduction de cette volonté politique se traduit ainsi par l'engagement de l'aménagement de la zone d'activités de Sierentz destinée à renforcer l'attractivité du territoire et à répondre aux besoins des entreprises locales.

D'autre part, cette démarche s'inscrit dans le grand plan européen et national de la relocalisation et de l'aménagement industriel de la France, ainsi que dans le pacte de relocalisation des approvisionnements dans la Région Grand Est.

Le dynamisme territorial de l'agglomération est favorable à la croissance économique.

La population a augmenté de 6,2% sur le territoire entre 2017 et 2022, soit plus de 4 900 habitants supplémentaires.

Plus de 1000 emplois marchands ont été créés en 10 ans et le territoire accueille 6% d'atlabissements de plus entre 2009 et 2019, soit un taux de 3,4% des établissements de l'Alsace.

47% des emplois du territoire de Saint-Louis Agglomération sont issus des activités productives et lien avec la production, dont 5200 emplois dans l'industrie.

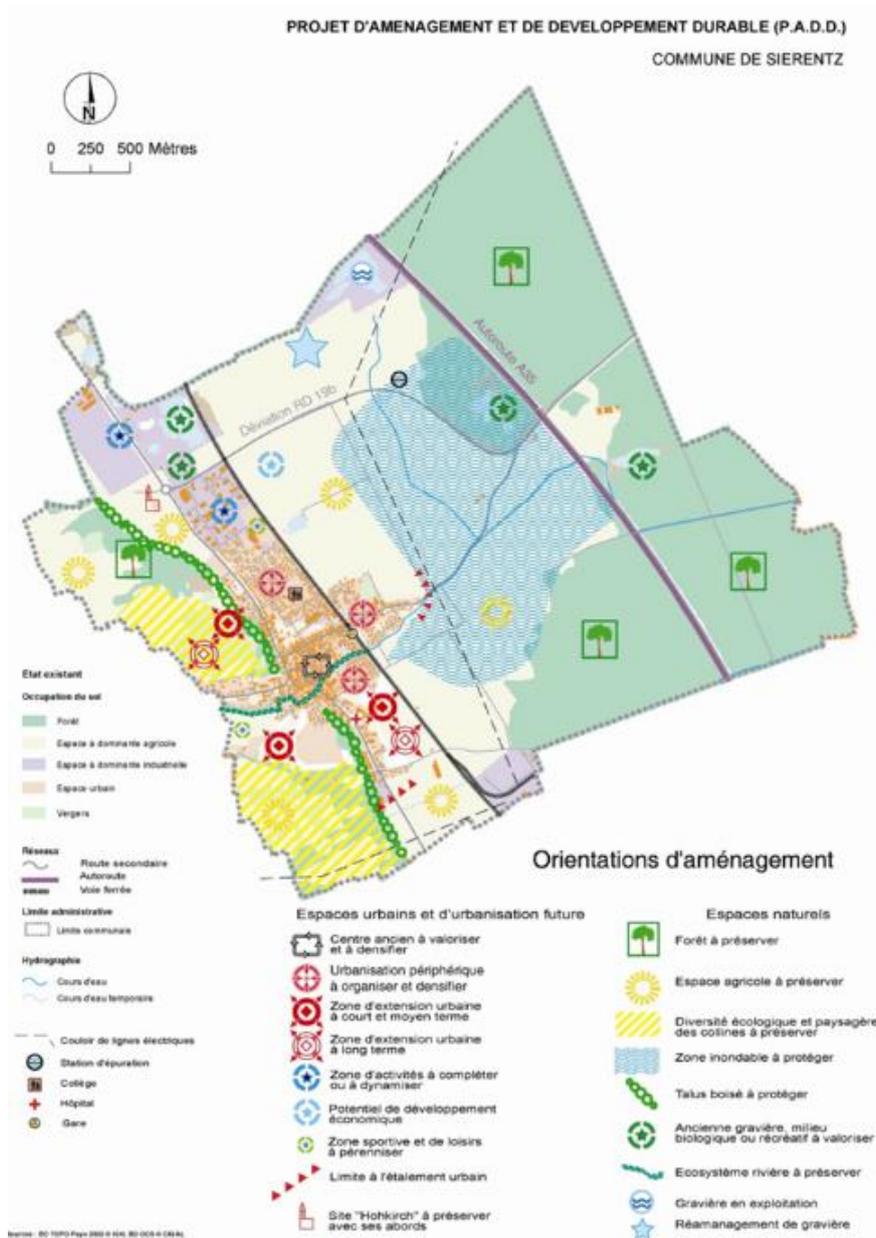
Le tissu industriel est diversifié et solide mais rencontre des difficultés de recrutement, un déficit de prestataires de services aux entreprises, et une faible disponibilité foncière (moins de 5 hectares de maîtrise foncière publique en 2022).

#### 4.1.3 - Le PLU de Sierentz

Le Plan Local d'Urbanisme actuellement opposable ne prévoit pas, dans les dispositions réglementaires la zone de développement économique tel que présentée dans le présent dossier de création de la ZAC.

L'emprise du projet est classée en zone agricole inconstructible.

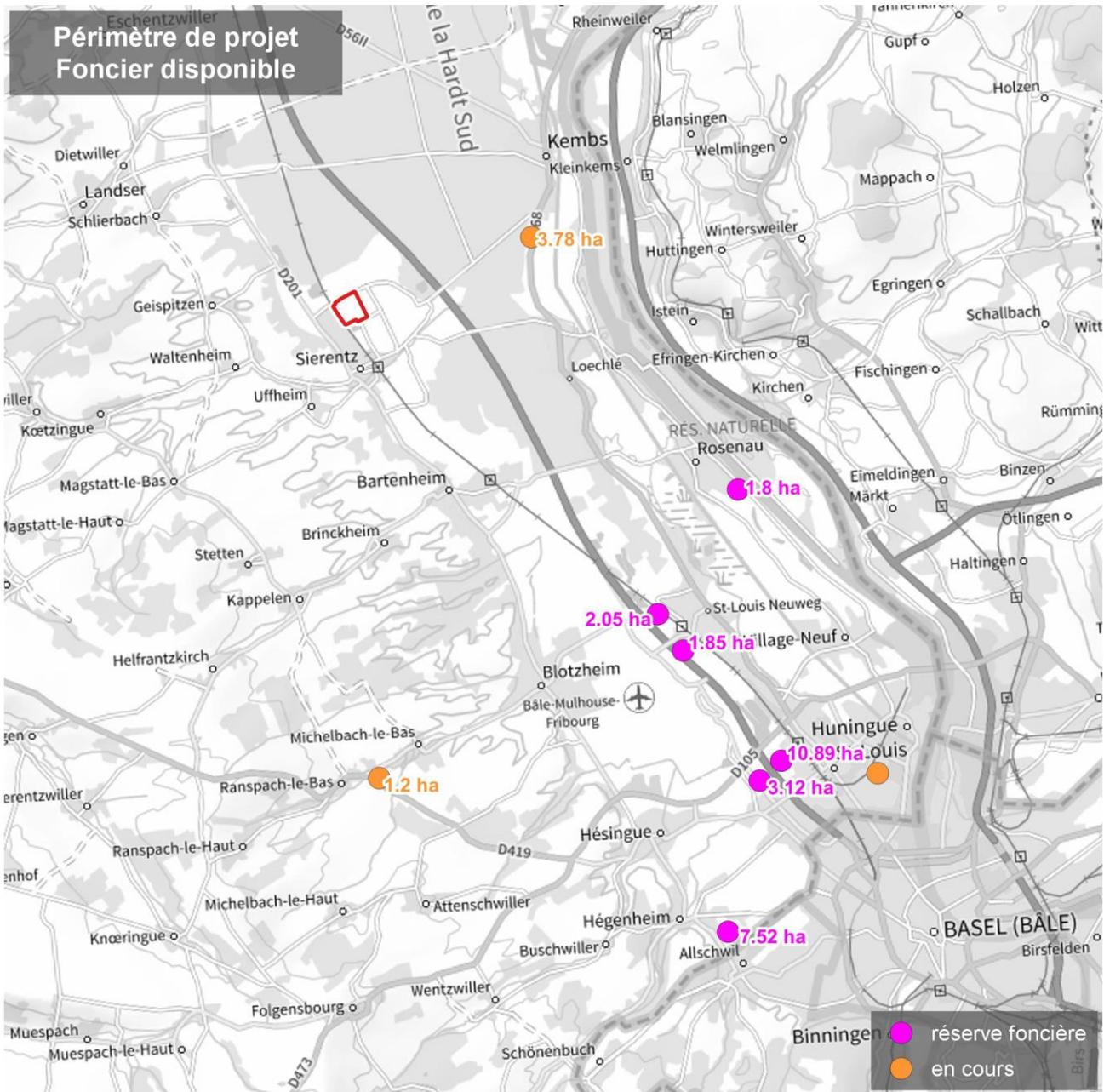
Cependant, la zone de projet de développement économique est identifiée dans les projets à long termes sur la cartographie stratégique du PADD, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, document prospectif et définissant les objectifs du développement du territoire communal à long terme et document fondateur du Plan Local d'Urbanisme.



Le projet s'inscrit ainsi dans les objectifs de développement économique du territoire intercommunal et est également porté par les élus de Sierentz.

La révision en cours d'élaboration, du PLU communal de Sierentz renouvelle et confirme d'ailleurs cette volonté politique et ce projet d'implantation d'une nouvelle zone d'activité à vocation industrielle sur une emprise de 21 hectares environ d'un seul tenant.

## 4.2 - Le choix du site au regard de la consommation foncière



Document réalisé par SERUE Ingénierie - juillet 2022  
Source : IGN.



Figure 31 : Localisation des dispositions foncières sur le territoire intercommunal en termes de développement économique

La carte ci-dessus fait état des disponibilités foncières à vocation d'activités sur le territoire. Ces données sont issues d'un travail d'inventaire réalisé avec le service du développement économique de Saint-Louis Agglomération, au regard des secteurs à urbaniser destinés au développement économique inscrits sur les plans de zonage des Plans Locaux d'Urbanisme opposables du territoire.

L'essentiel du foncier disponible est destiné au développement artisanal, notamment sur le territoire de Ranspach-le-bas.

Le site de Kembs est destiné au développement d'une activité existante.

Les secteurs d'activités à proximité immédiate de l'emprise de l'aéroport ont vocation à répondre essentiellement aux besoins fonciers des activités connexes à celles de l'aéroport. Quant à la zone d'activités d'Allschwil, son développement reste contraint par des difficultés d'accessibilité et de foncier.

Les surfaces disponibles sont relativement faibles, bien souvent inférieures à 2 hectares. Les prospects industriels ayant déjà formulé leurs besoins auprès de la collectivité font souvent état d'un besoin foncier de 2 hectares au minimum, voire davantage pour avoir la possibilité d'implanter un nouveau site de production avec l'ensemble des équipements qui s'y rattachent.

Aussi, au regard de ce constat de foncier économique rare sur le territoire de Saint-Louis Agglomération, le site de Sierentz a été retenu pour permettre le développement d'activités économiques industrielles ayant des besoins fonciers importants et répondant à des ambitions environnementales et qualitatives importantes.

Les principaux atouts du site de Sierentz sont, comme déjà évoqué précédemment :

- ✓ Un site accessible pour les actifs résidents et ceux de l'agglomération de Mulhouse
- ✓ La possibilité de disposer de grandes parcelles propices à la recomposition d'entreprises locales ayant besoin de plus grandes emprises foncières
- ✓ Une bonne accessibilité (aéroport, rail, autoroute, routes, ligne de bus, voies mobilités douces, ...)
- ✓ Une offre de services déjà sur place (sous-traitance, commerces, loisirs, ...)
- ✓ Un accès sécurisé depuis la RD 19b
- ✓ Un faible impact pour les habitants en termes de nuisances

Ainsi, c'est pour l'ensemble de ces arguments que le lieu-dit « Gruen » sur le territoire communal de Sierentz a vocation à accueillir une zone d'activités industrielles sur une emprise totale de 21 hectares environ.

#### 4.3 - Les alternatives étudiées pour l'aménagement de la zone

Pour aboutir au scénario d'aménagement retenu, plusieurs possibilités de viabilisation et d'organisation ont été étudiées.

Les scénarios d'aménagement étaient contraints par les principes et les dispositions suivantes :

- Proposer un lot de 6,5hectares d'un seul tenant
- Conserver les réseaux d'eau et d'assainissement qui existent dans le chemin situé au centre de la zone
- Garantir les circulations douces et la circulation des engins agricoles
- Prévoir un accès uniquement sur la RD19b et ne pas admettre la desserte de la zone par la rue des Vergers

Au regard de ces contraintes et des objectifs d'aménagement de parcelles de tailles assez élevées, différentes boucles de desserte ont été étudiées depuis la RD 19b.

L'accès pour desservir la zone depuis la RD19b doit être localisé dans le prolongement de l'actuel chemin rural, en raison des réseaux existants, mais aussi de sa localisation par rapport à la déclivité de la route pour passer sous la voie de chemin de fer.

La voie de desserte de la zone doit permettre la circulation aisée de tous les véhicules, en particulier les poids lourds.

Si besoin, des voiries secondaires pourraient être créées pour diviser des lots, mais seule la voirie principale sera inscrite dans le programme des équipements à créer pour la Zone d'Aménagement Concerté.

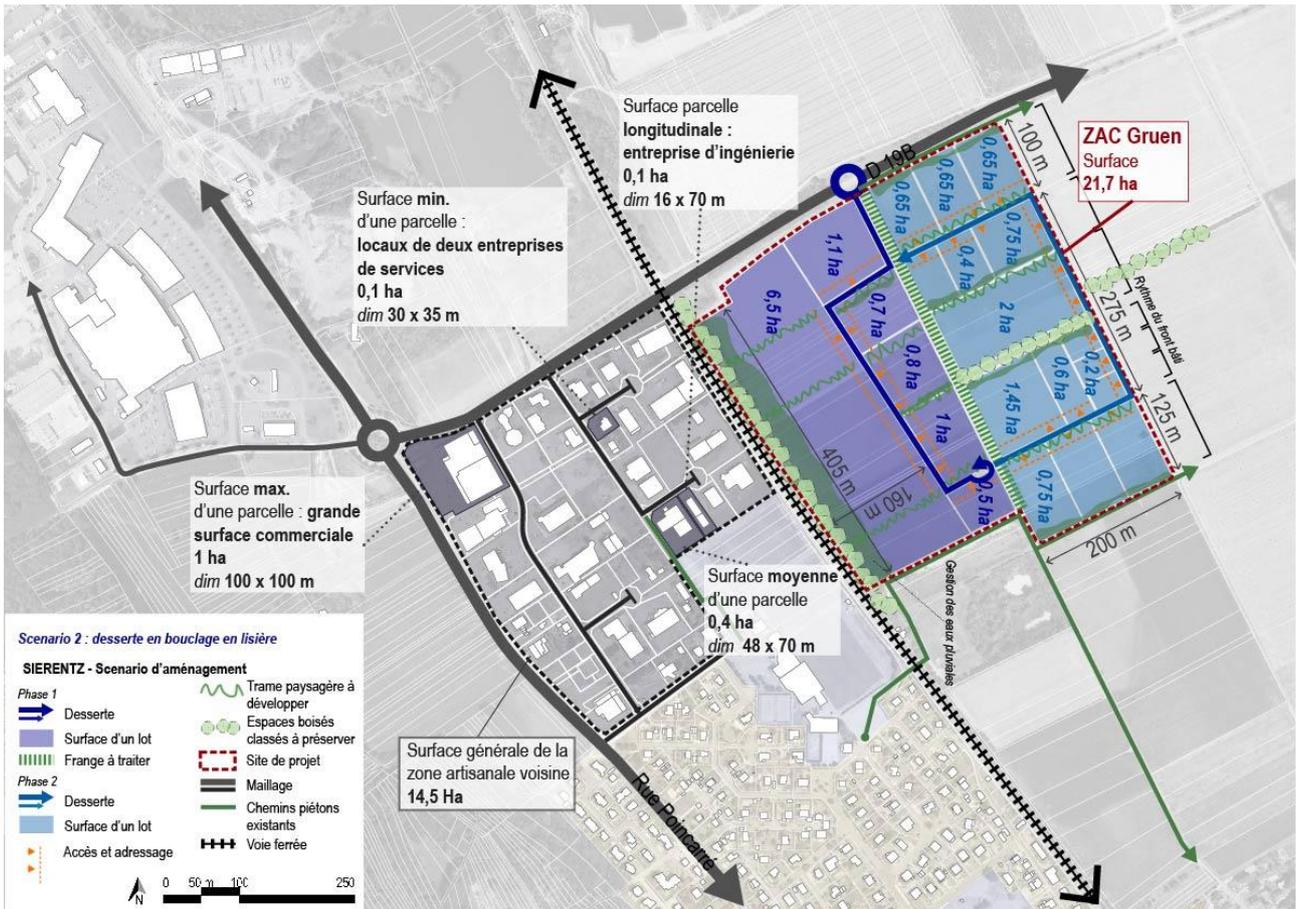


Figure 32 : exemple de scénario d'aménagement proposé lors des études préalables à la création de la ZAC

## 5 - PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS

Le projet d'aménagement prévoit la création de 5 à 9 lots (modulables) de 2ha en moyenne à vocation industrielle, dont un lot avec des dimensions spécifiques à un prospect défini (Lot 1), et un lot destiné à l'implantation d'un hôtel d'entreprises (Lot 4).

L'accès à ces lots se fait via un giratoire implanté sur la route départementale 19B et dont le positionnement a été validé par les services compétents de la Collectivité Européenne d'Alsace.

La desserte se fait par une voie centrale dédoublée en sens unique, qui s'accompagne de stationnement sur espace public et du chemin agricole préexistant passé en voie verte.

Cette voie aura une emprise globale de 30m, et permettra également d'intégrer l'infiltration des eaux pluviales sur l'espace public ainsi que les espaces verts.

L'organisation des lots se fera par :

- Un recul du bâti depuis la rue sera destiné, notamment à la gestion du stationnement et la mise en valeur des activités ;
- Des reculs de constructions par rapport aux haies et cheminements
- Un recul des constructions sur la périphérie du site, pré-plantés pour une transition paysagère qualitative, et qui permettra de rythmer la perception du site depuis ses différents abords comme depuis la rue ;
- Des linéaires d'implantation des accès prédéfinis, et une largeur d'accès limitée à 15m ;

Les constructions implantées sur le site seront destinées à accueillir des activités industrielles.

L'activité agroalimentaire, d'entrepôt ou de logistique ne sont pas admises dans la zone.

Les constructions à implanter présenteront donc des volumes simples, de grandes emprises, avec une hauteur maximale fixée à 18m.

A échéance de réalisation, la zone d'activité prévoit d'accueillir environ 1000 emplois répartis sur tous les lots.

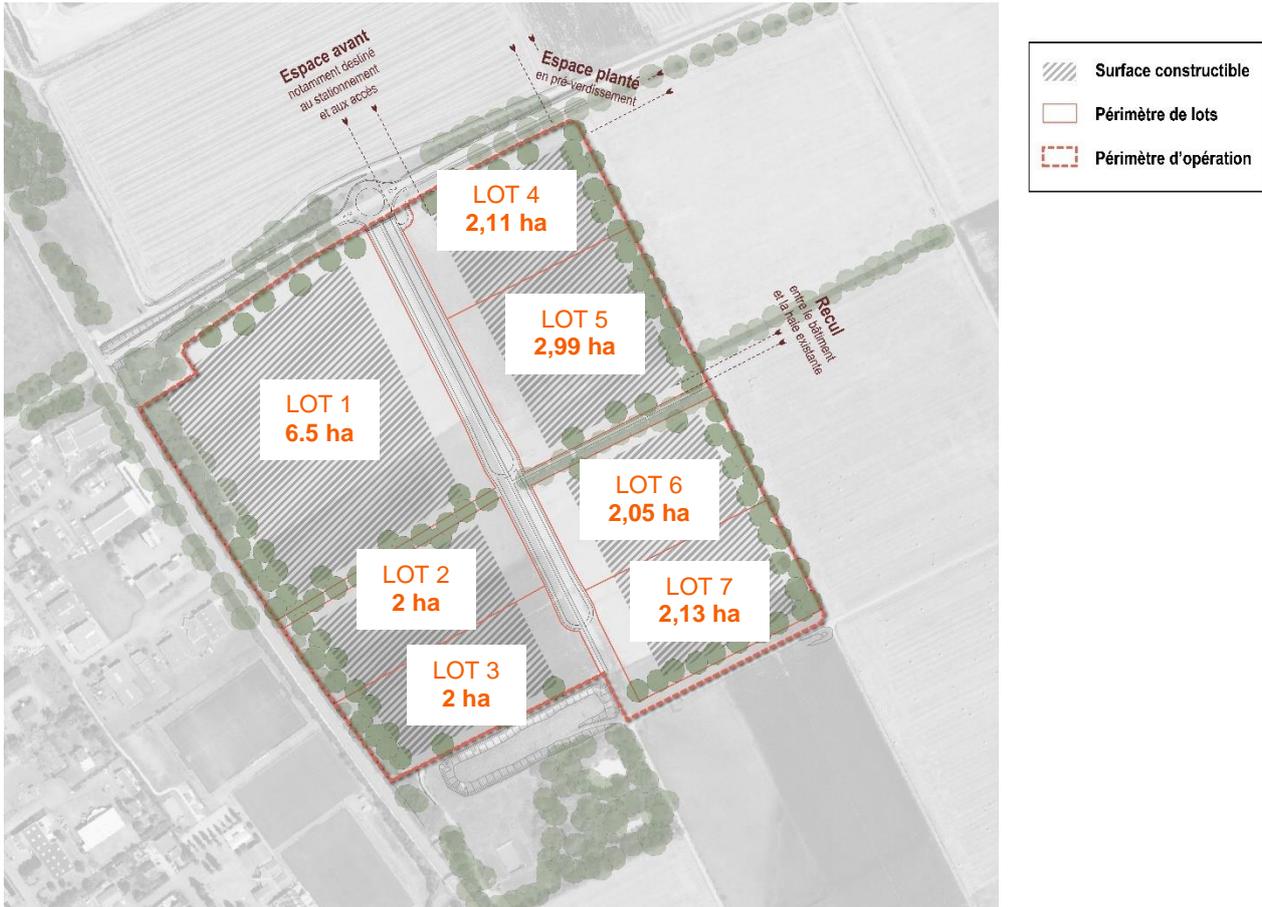


Figure 33 : répartition des lots sur l'emprise du projet

	Lot 1	Lot 2	Lot 3	Lot 4	Lot 5	Lot 6	Lot 7	Total
<b>Emprise constructible (ha)</b>	4,59	1,34	1,31	1,3	2,06	1,36	1,43	<b>13,39 ha</b>
<b>Surface préplantée / à aménager (ha)</b>	1,91	0,66	0,69	0,81	0,93	0,69	0,7	<b>6,39 ha</b>
<b>Surface totale cessible (ha)</b>	6,5	2	2	2,11	2,99	2,05	2,13	<b>19,78 ha</b>

Figure 34 : tableau récapitulatif des surfaces projetées des lots