

**SAINT-LOUIS-AGGLOMERATION**

Place de l'Hôtel de Ville
68300 SAINT-LOUIS
03.89.70.90.70

PROJET D'AMENAGEMENT

ECOPARC 3I

PORTEUR DE PROJET



BROWNFIELDS
7 rue Balzac
75008 Paris

PARTENAIRE



BANQUE DES TERRITOIRES
CAISSE DES DEPOTS
14 boulevard de Dresde
67080 Strasbourg

ARCHITECTE



INTENSITES
5 rue du Pont Mouja
54 000 Nancy

BUREAU D'INGENIERIE



SERUE INGENIERIE
4 rue de Vienne
67300 Strasbourg

DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DE DEUX PLU ET DU SCOT

Résumé non technique de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCOT de Saint-Louis Agglomération

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI	VERIFIE
0	03/04/2025	Première diffusion	CB	HMO

IDENTIFIANT DU DOCUMENT

T:\2024\VR-24-034 Saint-Louis - Technoport\04 Travail\48 APA\2024-06-12-Déclaration-projet-MEC-PLU-SCOT\2024-08-01-Mise à jour évaluation
environnementale\VR-24-034-APA-EE SCOT-résumé-non-technique-Ind0.docx

SOMMAIRE

1 -	OBJET DU RESUME NON TECHNIQUE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU SCOT.....	9
2 -	PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE DECLARATION DE PROJET	10
3 -	OBJET DE LA DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DE DEUX PLU ET DU SCOT ET CONTEXTE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	11
3.1 -	Cadre règlementaire de l'actualisation de l'évaluation environnementale	11
3.1.1 -	Le contenu de l'évaluation environnementale	11
3.1.2 -	Les objectifs de l'évaluation environnementale initiale.....	11
3.2 -	Thématiques traitées par l'évaluation environnementale	12
3.3 -	Rappel des points faisant l'objet de la mise en compatibilité du PLU de Saint-Louis	12
4 -	PRESENTATION DU PROJET	13
4.1 -	Localisation	14
4.2 -	Objectifs et ambitions du projet	17
5 -	COORDONNEES DU MAITRE D'OUVRAGE	18
5.1 -	Maitre d'ouvrage du projet d'aménagement :	18
5.2 -	Maitre d'ouvrage de la déclaration de projet	18
6 -	MISE A JOUR DE L'ETAT INITIAL ENVIRONNEMENTAL	19
7 -	INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU SCOT SUR L'ENVIRONNEMENT.....	24
7.1 -	Méthodologie proposée pour l'analyse des incidences	24
7.2 -	Rappel des points faisant l'objet de la mise en compatibilité du SCOT de Saint-Louis	26
7.3 -	Synthèse des incidences de la mise en compatibilité du SCOT sur l'environnement.....	26
8 -	ACTUALISATION DE L'ETUDE D'INCIDENCES NATURA 2000 : FOCUS SUR LE SITE DU PROJET.....	30
9 -	JUSTIFICATION DES DISPOSITIFS RETENUS DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU	31
9.1 -	Un choix motivé par la disponibilité des espaces à vocation d'activité dans l'Agglomération	31
9.1.1 -	Une zone stratégique ciblée dans le SCOT	31
9.1.1 -	Une réponse à un besoin de foncier identifié	31
9.1.2 -	Le choix d'un site en requalification de friche	34
9.2 -	Le positionnement stratégique du site	34
9.3 -	Le renforcement de l'attractivité française de l'agglomération trinationale	36
9.4 -	Un positionnement au centre d'un maillage d'un réseau de transport multimodal	37
9.4.1 -	Transport aérien	37
9.4.2 -	Transport terrestre	38
9.4.3 -	Transport ferroviaire	40
9.4.4 -	Maillage de mobilités douces.....	42
9.5 -	Le développement économique pour la commune et le bassin de vie.....	44
9.5.1 -	L'inscription dans les objectifs « France 2030 »	44
9.5.2 -	L'adéquation du projet avec les objectifs de la Région Grand-Est - SRADDET	47
9.5.3 -	L'adéquation du projet avec les objectifs du bassin de vie – SCOT Saint-Louis Agglomération	48
9.6 -	L'apport du projet pour la population.....	48
9.6.1 -	La création d'emplois sur le site, d'emplois indirects et d'emplois induits.....	48
9.6.2 -	Une optimisation des déplacements domicile-travail.....	49

9.7 -	L'intérêt urbanistique, paysager et environnemental du projet.....	49
9.7.1 -	Le respect des principes de développement durable	49
9.7.2 -	Une prise en compte de la qualité paysagère à l'entrée des villes	50
10 -	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU AVEC LES DOCUMENTS SUPERIEURS	51
10.1 -	Rappel règlementaire.....	51
10.2 -	Compatibilité et prise en compte du SRADDET Grand Est	51
10.3 -	Compatibilité avec le SRCE du SRADDET	51
10.4 -	Compatibilité avec le SDAGE Rhin-Meuse.....	51
10.5 -	Compatibilité avec le SAGE III-Nappe-Rhin	51
11 -	MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION MISES EN ŒUVRE PAR LE PLU AU REGARD DE L'INCIDENCE DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT.....	53
11.1 -	Description de la séquence ERC.....	53
11.2 -	Synthèses des mesures ERC appliquées à la mise en compatibilité du SCOT	54
12 -	AUTEURS DE L'ACTUALISATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	55
12.1 -	Les rédacteurs de l'étude	55
13 -	LISTE DES ANNEXES	56

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : SITUATION LOCALE DU PROJET.....	15
FIGURE 2 : VUE AERIENNE DU PROJET ET COMMUNES D'IMPLANTATION	16
FIGURE 3 : TABLEAU DE GRADATION DES INCIDENCES ISSUES DE LA MISE EN PLACE DU PROJET.....	26
FIGURE 4 : CARTOGRAPHIE DU RESEAU NATURA 2000 DANS LE SECTEUR DE L'EMPRISE DE L'ÉCOPARC 3I ET DU QUARTIER DU LYS.....	30
FIGURE 5 : CLASSIFICATION DES ZAE DANS LE TERRITOIRE DE HESINGUE AGGLOMERATION - ADAUHR - DECEMBRE 2023	31
FIGURE 6 : SURFACE DES PARCELLES VIDES CONCERNANT LES ZAE DE HESINGUE AGGLOMERATION - ADAUHR - DECEMBRE 2023	31
FIGURE 7 : DETAIL DU TOTAL DES SURFACES VIDES DES ZONES D'ACTIVITE SUR LE TERRITOIRE DE HESINGUE AGGLOMERATION - ADAUHR - DECEMBRE 2023.....	32
FIGURE 8 : SITUATION GEOGRAPHIQUE DU PROJET	35
FIGURE 9 : LOCALISATION DU PROJET AU SEIN DE L'EURODISTRICT TRINATIONAL DE BALE (SOURCE : SITE ETB)	37
FIGURE 10 : CARTE DU RESEAU DE L'EUROAIRPORT.....	38
FIGURE 11 : RESEAUX ROUTIERS A PROXIMITE DU PROJET	39
FIGURE 12 : TRANSPORT FERROVIAIRE A PROXIMITE DU PROJET	41
FIGURE 13 : INTEGRATION DU PROJET DANS LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE HESINGUE AGGLOMERATION (SOURCE SLA)	43
FIGURE 14: OBJECTIFS DE FRANCE 2030 (SOURCE : AGENCE NATIONALE DE RECHERCHE)	45
FIGURE 15 : SCHEMATISATION DES INTERACTIONS ENTRE EMPLOI DIRECT - INDIRECT – INDUIT (SOURCE : INSEE – CHIFFRES-CLES DE L'INDUSTRIE EN FRANCE).....	49

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1.	AUCUNE ANNEXE AU PRESENT DOCUMENT	56
-----------	---	----

GLOSSAIRE

ABF	Architecte des bâtiments de France
AE	Autorisation environnementale
AMO	Assistance à maîtrise d'ouvrage
BEGES	Bilan des émissions de gaz à effet de serre
CBS	Coefficient de biotope par surface
CCCT	Cahier des charges de cession de terrains
CDPENAF	Commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers
CSRPN	Conseil scientifique régional du patrimoine naturel
DDAENV	Dossier de demande d'autorisation environnementale
DDT	Direction départementale des territoires
DLE	Dossier loi sur l'eau
DOO	Document d'Orientations et d'Objectifs
DP	Déclaration de projet
DP-MEC	Déclaration de projet -mise en compatibilité
DPU	Droit de préemption urbain
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'utilité publique
EPCI	Établissements publics de coopération intercommunale
EPFA	Etablissement public foncier et d'aménagement
ERC	Eviter Réduire Compenser
GIEP	Gestion intégrée des eaux pluviales
ICPE	Installations classées pour la protection de l'environnement
LSE	Loi sur l'eau
MRAE	Missions régionales d'autorité environnementale
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation du PLU
PA	Permis d'aménager
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PC	Permis de construire
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PEP	Programme des équipements publics
PLU	Plan local d'urbanisme
PPA	Projet partenarial d'aménagement
PPRI	Plan de prévention des risques d'inondation

PPRT	Plan de prévention des risques technologiques
PPVE	Participation du public par voie électronique
RNU	Règlement national d'urbanisme
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau
SIS	Secteur d'information sur les sols
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRDEII	Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation
SSP	Sites et sols pollués
SUP	Servitude d'utilité publique
TA	Tribunal administratif
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAD	Zone d'aménagement différée
ZAE	Zone d'activités économiques.
ZH	Zone humide
ZICO	Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

INTERVENANTS	MOA	Maîtrise d'Ouvrage
	AMO	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
	MOE	Maîtrise d'Œuvre
	CTC	Contrôleur Technique de Construction
	CSPS	Coordinateur de Sécurité et de Protection de la Santé
	OPC	Ordonnancement Pilotage Coordination

PHASES	APA	Assistance aux Procédures Administratives
	DIA	DIAGnostic
	PRE	Études PRÉliminaires
	FAISA	Études de FAIsabilité
	APS	Avant-Projet Sommaire
	APD	Avant-Projet Détaillé
	AVP	Avant-Projet
	PRO	Projet

DCE	Dossier de Consultation des Entreprises
AMT	Assistance à la passation des Marchés de Travaux
DET	Direction de l'Exécution des contrats de Travaux
EXE	Études d'EXÉcution
VISA	VISA
AOR	Assistance aux Opérations de Réception

1 - OBJET DU RESUME NON TECHNIQUE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU SCOT

Conformément à l'article R.122-20 du Code de l'environnement, le présent résumé non technique vise à exposer de manière synthétique les principaux éléments identifiés de la mise à jour de l'évaluation environnementale conduite dans le cadre de la mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Saint-Louis Agglomération.

L'évaluation environnementale permet d'identifier et d'actualiser les enjeux environnementaux du territoire concerné, d'évaluer les effets notables de la mise en compatibilité du SCOT sur ces composantes (sols, milieux naturels, ressource en eau, qualité de l'air, cadre de vie, etc.), et de présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) mises en œuvre ou existantes dans le SCOT. L'évaluation environnementale et son résumé non technique reprennent également les justifications des choix retenus au regard des solutions de substitution raisonnables.

Le résumé non technique vise à transmettre accessible au public une lecture claire et intelligible de l'intégration des enjeux environnementaux dans le processus de mise en compatibilité du SCoT.

2 - PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE DECLARATION DE PROJET

La procédure de déclaration de projet (Code de l'Urbanisme) fut instituée par la loi d'orientation et de programmation pour la ville du 1er août 2003 (Loi n°2003-710). Cette loi a pour objectif de permettre aux communes et aux établissements publics qui réalisent des opérations d'aménagement, notamment des opérations de rénovation urbaine, de disposer d'une procédure simple de mise en conformité des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme, lorsque ces documents n'avaient pas prévu l'opération, en se prononçant par une déclaration de projet sur l'intérêt général que présente l'opération. Dans ce cas, il pourra être procédé à une unique enquête publique qui portera à la fois sur l'opération et sur la mise en conformité des documents d'urbanisme. Ainsi, codifié à l'article L.300-6 du Code de l'Urbanisme, la déclaration de projet permet aux collectivités, leurs groupements, aux établissements publics fonciers et d'aménagement, ou à l'Etat, de se prononcer sur l'intérêt général d'une « action ou opération d'aménagement ». La déclaration de projet s'applique indifféremment aux projets publics ou privés, mais la notion d'intérêt général constitue une condition sine qua non de mise en œuvre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme réglementaire par une déclaration de projet. Le principe de compétence intervient afin de déterminer la capacité de la personne publique à l'initiative de la déclaration de projet. Ainsi, en pratique l'initiative est déterminée en fonction des domaines de compétences des personnes publiques en se basant sur les textes et statuts qui les régissent précisément (transfert de compétence entre une commune membre et son EPCI par exemple).

La présente déclaration de projet a pour but de mettre en compatibilité :

- le Schéma de Cohérence Territoriale de Saint-Louis Agglomération approuvé par délibération du conseil communautaire le 29 juin 2022,
- le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Héringue approuvé par délibération du conseil municipal le 25 février 2008.
- le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Louis approuvé par délibération du conseil municipal le 19 décembre 2019.

Le présent résumé non technique se concentre sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCOT de Saint-Louis.

3 - OBJET DE LA DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DE DEUX PLU ET DU SCOT ET CONTEXTE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3.1 - Cadre réglementaire de l'actualisation de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale du SCOT de Saint-Louis vise à analyser les impacts de la mise en compatibilité du document d'urbanisme avec les nouvelles orientations du territoire, en lien avec le projet EcoParc 3i. Ce document présente une synthèse non technique des études réalisées et présente leurs conclusions.

3.1.1 - Le contenu de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est une analyse réglementaire permettant d'examiner les effets de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement avant sa mise en œuvre.

L'objectif principal de cette démarche est d'assurer que le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme prenne en compte les enjeux environnementaux et limitent son impact négatif sur l'environnement.

Cela inclut :

- L'état initial de l'environnement concerné par la mise en compatibilité
- L'analyse des effets de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement
- L'intégration de mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives et résiduelles.

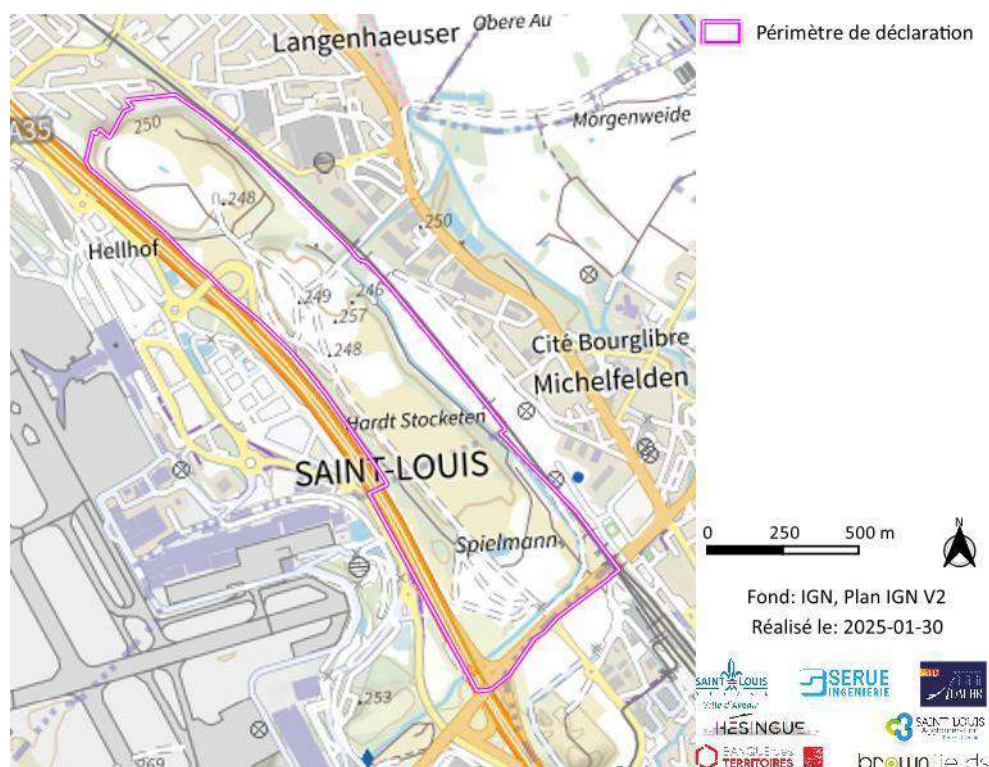
3.1.2 - Les objectifs de l'évaluation environnementale initiale

Les objectifs de l'évaluation environnementale initiale étaient les suivants :

- Intégrer les considérations environnementales dès la phase amont : L'évaluation vise à intégrer les enjeux environnementaux dans l'élaboration du projet, en prenant en compte le milieu physique (eau, sol), le milieu naturel, le milieu humain (habitat, économie, risques) ainsi que les problématiques de santé humaine.
- Analyser les incidences du SCOT sur l'environnement : Il s'agit d'identifier et d'évaluer les impacts potentiels du SCOT sur l'environnement, y compris sur des zones particulièrement sensibles comme les sites Natura 2000.
- Justifier les choix d'aménagement retenus : L'évaluation doit expliquer les raisons qui justifient les choix d'aménagement en prenant en compte les alternatives possibles et leurs impacts environnementaux respectifs.
- Définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) : L'étude doit proposer des solutions pour minimiser les impacts négatifs du SCOT et, si nécessaire, mettre en place des mesures de compensation environnementale.
- Mettre en place un suivi environnemental : Des critères et indicateurs sont définis pour suivre les effets du SCOT sur l'environnement et permettre des ajustements si des impacts négatifs imprévus sont constatés.
- Assurer la compatibilité avec les documents de planification supérieurs : Le SCOT doit être conforme avec des documents tels que le SRADDET du Grand Est et le SDAGE Rhin-Meuse.

4 - PRESENTATION DU PROJET

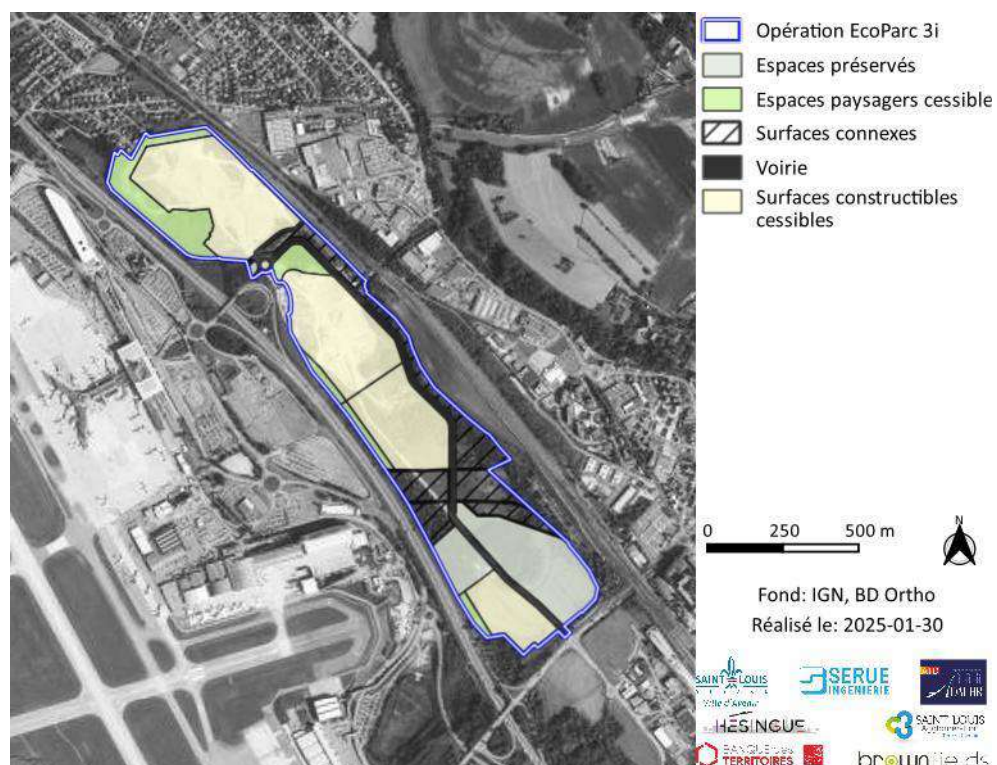
Périmètre de la déclaration de projet



Périmètre de la présente déclaration de projet

Ce périmètre inclue une partie de la zone 2Aub et UF de la commune de Saint-Louis, et l'ensemble de la zone AUtp de la commune de Héringue.

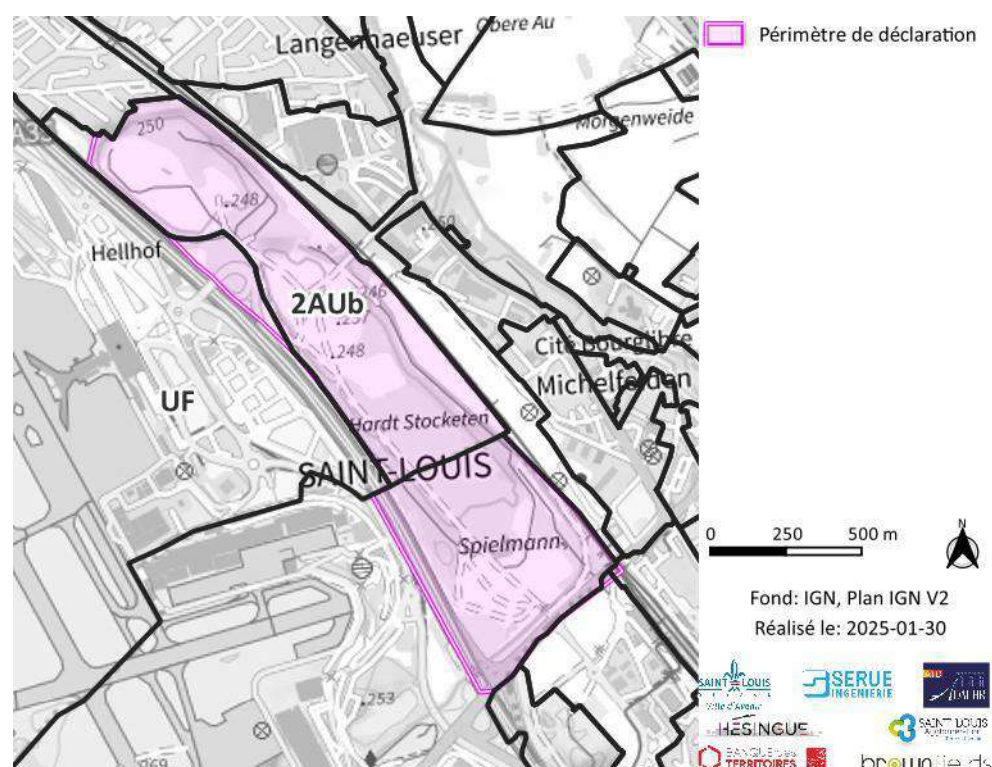
Périmètre de l'opération EcoParc 3i



Périmètre de l'opération EcoParc 3i incluant l'ensemble des surfaces objet de l'aménagement (espaces constructibles, zones évites, zones non impactées, surfaces connexes au sein de l'opération).

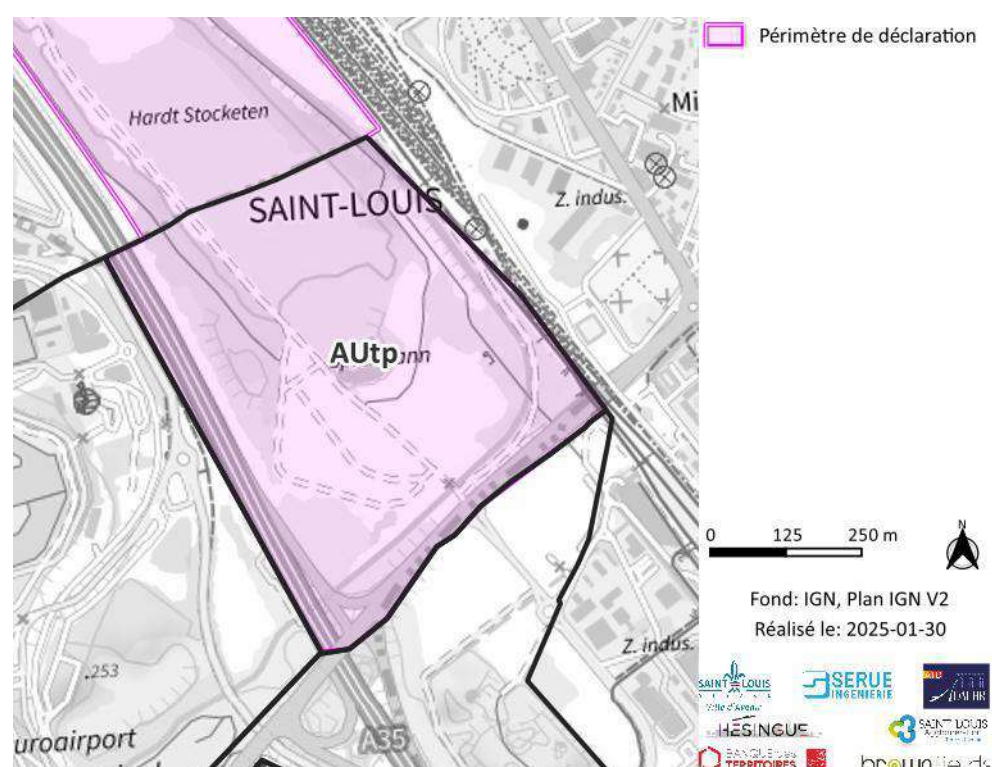
- Périmètre opération EcoParc 3i
- Espaces préservés
- Espaces paysagers cessibles
- Surfaces connexes
- Voirie
- Surfaces constructibles cessibles

Périmètre de la zone 2Aub et UF de Saint Louis



Zonage PLU Saint-Louis en vigueur

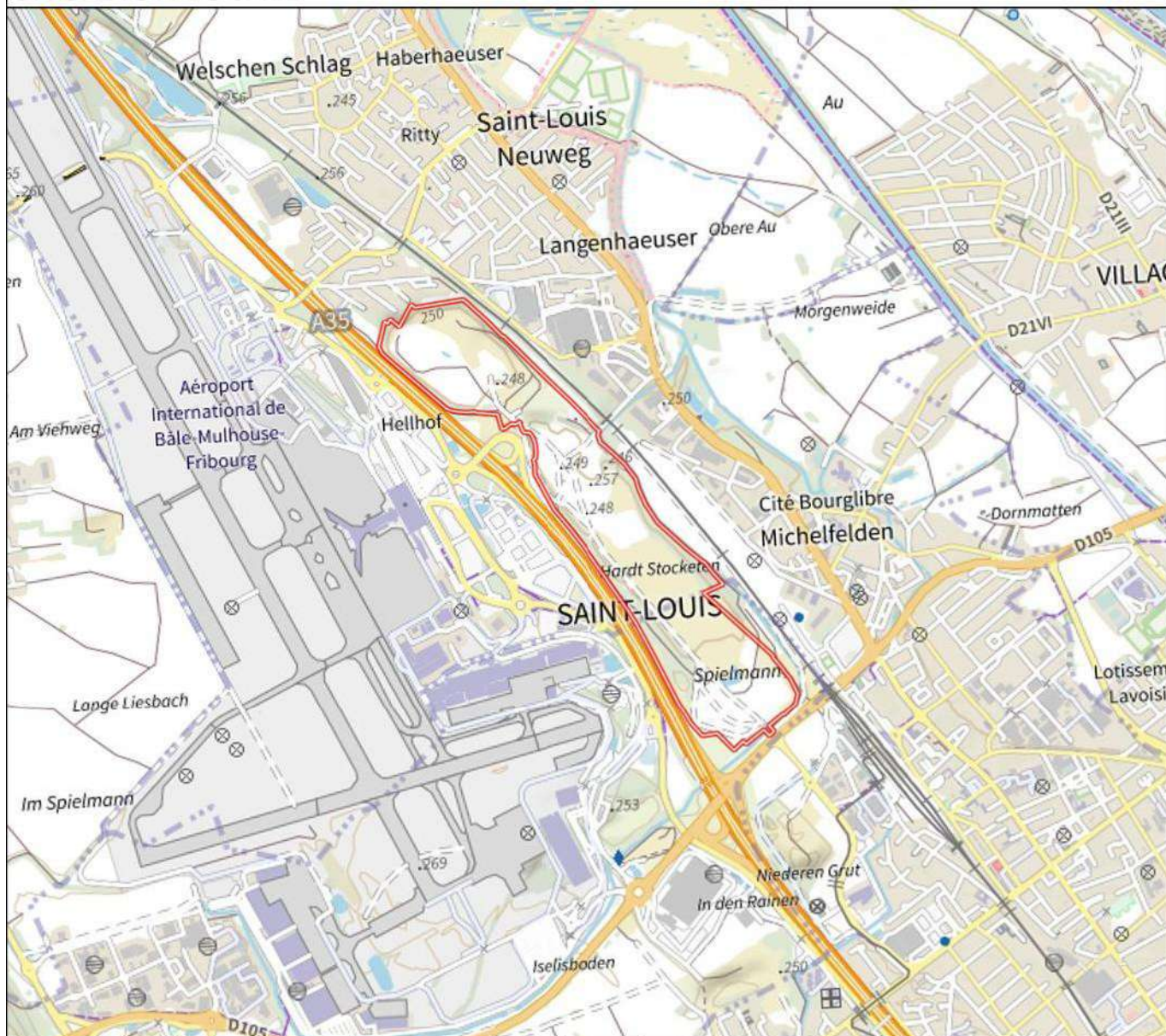
Périmètre de la zone AUtp de Hésingue



Zonage PLU Hésingue en vigueur

4.1 - Localisation

Le projet consiste en la reconversion de friches industrielles d'extraction en EcoParc d'Activités. Ce projet, situé sur des terres ayant accueilli au cours du temps, diverses activités de gravières et de carrières s'étend sur près de 80 hectares.

SITUATION LOCALE

 Opération EcoParc 3i

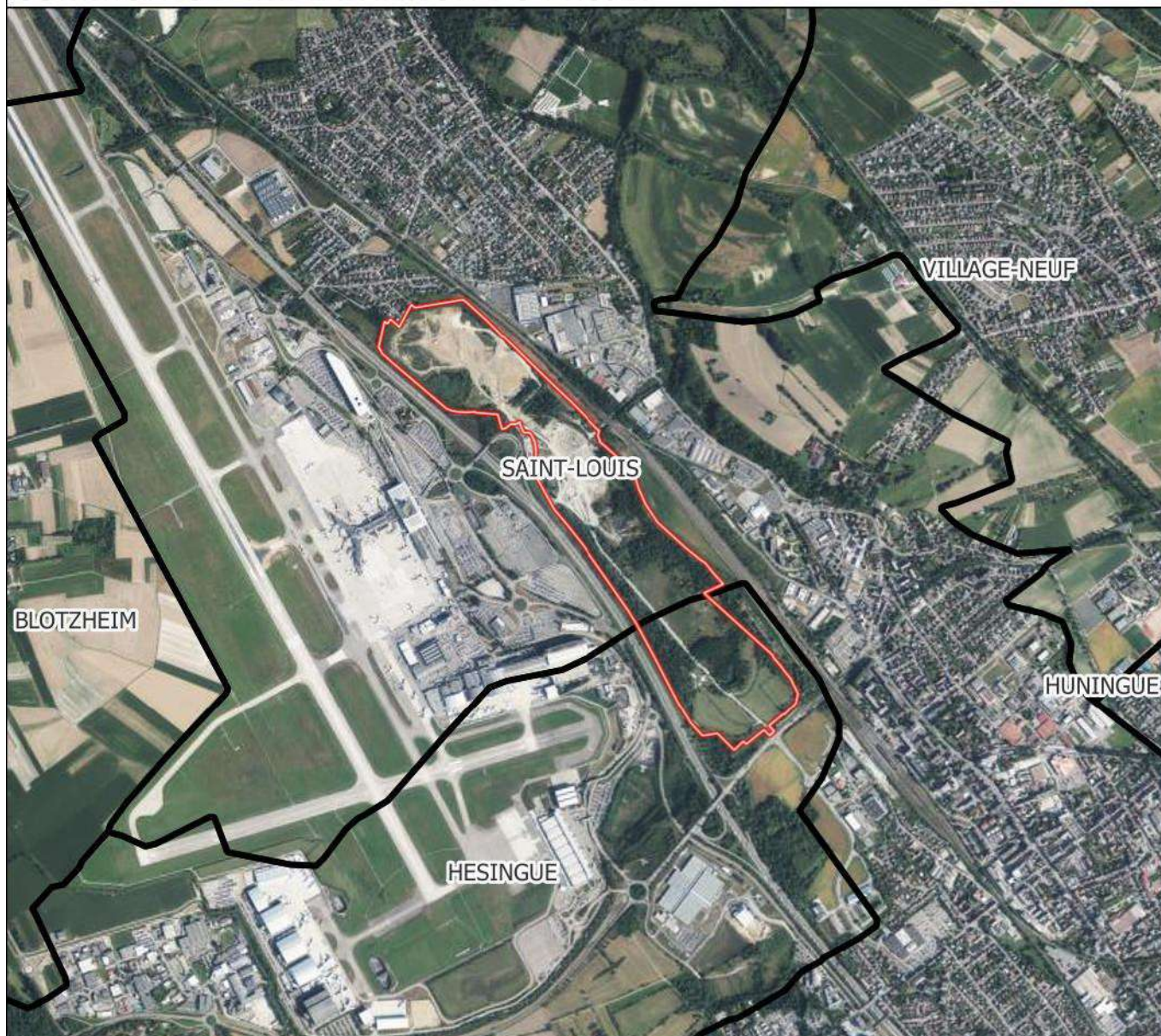
0 250 500 m

N

Fond: IGN, Plan IGN v2
Réalisé le: 2025-01-30

Figure 1 : Situation locale du projet

COMMUNES D'IMPLANTATION DU PROJET



 Opération EcoParc 3i

0 250 500 m



Fond: IGN, BD Ortho
Réalisé le: 2025-01-30



Figure 2 : Vue aérienne du projet et communes d'implantation

Comme l'illustre la Figure 2, le site est localisé sur l'emprise de deux bans communaux de Hésingue, et de Saint-Louis dans le département du Haut-Rhin. Ce projet de reconversion de la friche d'extraction s'insère dans un projet d'aménagement

plus vaste de la zone, Euro3Lys ; comprenant plusieurs opérations, dont la reconversion de la friche d'extraction, opération renommée Ecoparc 3i.

4.2 - Objectifs et ambitions du projet

Le site est organisé de manière à maximiser sa fonctionnalité tout en respectant les impératifs écologiques. Les infrastructures de transport joueront un rôle clé, avec des voies de circulation conçues pour desservir efficacement la zone industrielle tout en préservant et en améliorant les corridors écologiques. L'aménagement prévoit aussi des trames de mobilités douces, favorisant et sécurisant les déplacements non motorisés au sein du site.

Le projet représente un enjeu majeur pour la revalorisation industrielle et économique de la région. Ce projet, conçu pour devenir un Ecoparc, intègre pleinement les préoccupations écologiques et économiques modernes. Le périmètre du projet exclut les emprises SNCF, et comprend des zones réservées pour le projet de nouvelle liaison ferroviaire (NLF – prévoyant la liaison ferroviaire de l'EuroAirport) et routières stratégiques, notamment en lien avec l'extension future du tramway et les connexions à l'EuroAirport.

L'EcoParc 3i (innovation, industrie, international) prévoit l'implantation d'activités diversifiées, offrant ainsi un large éventail d'opportunités pour des entreprises de divers secteurs. Les entreprises industrielles nécessitant des surfaces foncières importantes pour soutenir leur développement sont particulièrement ciblées par le projet. Parmi les entreprises visées, on retrouvera des activités à vocation industrielle (non classées SEVESO) et leurs activités connexes ou complémentaires. Des activités artisanales ainsi que l'implantation d'un campus numérique pourront être envisagées sur certains secteurs du projet. De plus, le site, en permettant l'implantation de structures d'intérêt collectif, traduit une vision d'aménagement inclusive et adaptée aux besoins des futurs travailleurs et de la communauté locale. Ces installations offrent une qualité de vie aux employés et permettent aux entreprises de disposer d'un cadre de travail confortable et ergonomique.

En résumé, la reconversion de la friche des anciennes gravières et grandes sablières en Ecoparc s'inscrit dans une vision de développement durable et stratégique pour la région de Saint-Louis, offrant un cadre propice à l'installation d'entreprises innovantes, tout en s'intégrant dans le cadre d'un projet global Euro3Lys.

5 - COORDONNEES DU MAITRE D'OUVRAGE

5.1 - Maitre d'ouvrage du projet d'aménagement :

Le maître d'ouvrage est la société Brownfields :



BROWNFIELDS

B4F Technoport

7 rue Balzac

75008 Paris



En partenariat avec la Banque des territoires - Caisse des Dépôts et Consignations :

BANQUE DES TERRITOIRES - CAISSE DES DEPOTS et CONSIGNATIONS

14 boulevard de Dresde

67080 Strasbourg

5.2 - Maitre d'ouvrage de la déclaration de projet

Le maître d'ouvrage est la collectivité Hésingue Agglomération :



HÉSINGUE-AGGLOMERATION

Place de l'Hôtel de Ville

68300 HÉSINGUE

6 - MISE A JOUR DE L'ETAT INITIAL ENVIRONNEMENTAL

Dans le cadre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité SCOT de Saint-Louis, un état initial détaillé du territoire a été réalisé. Cet état initial constitue une photographie des conditions environnementales avant la réalisation du projet EcoParc 3i, et avant la mise en compatibilité du SCOT. Il permet d'identifier les enjeux environnementaux et de comparer les effets de la mise en compatibilité aux enjeux environnements existants.

L'état initial distingue plusieurs niveaux d'enjeux environnementaux, allant de négligeable à très fort. Ces niveaux sont attribués en fonction de la sensibilité du milieu, de la présence d'espèces ou d'écosystèmes protégés, de l'importance des ressources naturelles en jeu et des contraintes réglementaires.

- **Négligeable** : Un enjeu est qualifié de négligeable lorsque la zone concernée ne présente aucune contrainte environnementale majeure. Il peut s'agir d'espaces déjà artificialisés, dépourvus de biodiversité remarquable, sans ressources naturelles sensibles, sans valeur paysagère ou patrimoniale notable, sans valeur ou enjeux particuliers pour le territoire, ou ne contribuant pas à l'identité du territoire.
- **Faible** : Un enjeu est faible lorsque l'élément analysé possède une valeur environnementale limitée, mais qu'il peut néanmoins jouer un rôle, écologique fonctionnel ou paysager
- **Modéré** : Un enjeu est classé modéré lorsque la zone présente des caractéristiques environnementales notables, pouvant jouer un rôle, écologique fonctionnel ou paysager
- **Fort** : Un enjeu est qualifié de fort lorsque la zone analysée présente des caractéristiques environnementales structurantes, nécessitant une vigilance accrue en raison de leur rôle écologique fonctionnel ou paysager ou de leur rareté.
- **Très fort** : Un enjeu est classé très fort lorsque la zone présente une valeur environnementale majeure, avec des contraintes élevées (préservation, renforcement etc...)

THEMATIQUES	ENJEUX	NIVEAU D'ENJEU				
		N E G L I G E A B L E	F A I B L E	M O D E R E	F O R T	T R E S F O R T
MILIEU PHYSIQUE						
Climat	Le climat du département est de type continental dégradé. Il ne présente pas de contraintes particulières. Toutefois, la forte amplitude thermique subie au cours de l'année et les précipitations ponctuellement intenses, doivent être prises en compte.					
Topographie	L'aire d'étude est située dans le Fossé Rhénan sur un relief plat et homogène. Seules des activités humaines passées et actuelles (carrières, routes) ont entraîné des modifications de reliefs.					
Géologie	Le site du projet se situe sur des sols alluvionnaires récents et anciens, principalement composés de sables, limons, et graviers déposés par le Rhin et ses affluents. Les enjeux géologiques concernent les contraintes liées à la géotechnique et aux fondations					
Pédologie	Le sol du secteur d'implantation du projet sol est de type caillouteux, peu profond et calcaire ; favorable à l'infiltration rapide des eaux de surface, et peu propice à la formation de zones humides naturelles					

THEMATIQUES	ENJEUX	NIVEAU D'ENJEU				
		N E G L I G E A B L E	F A I B L E	M O D E R E	F O R T	T R E S F O R T
Hydrogéologie	Le projet est situé au droit d'un système aquifère composé de la nappe souterraine des alluvions rhénanes. Ces nappes revêtent un fort enjeu pour son utilisation (eau potable, industrie et agriculture). La nappe est relativement profonde au droit du projet, non protégée et sensible aux écoulements superficiels. L'enjeu lié au contexte hydrogéologique concerne principalement la préservation de la qualité des eaux souterraines					
Hydrologie	Les cours d'eau directement concernés par le projet sont le Liesbach, qui traverse l'EcoParc 3i et le Lertzbach qui traversent le Quartier du Lys. La qualité des eaux superficielles est moyenne. De nombreux ouvrages hydrauliques du Liesbach sont localisés dans l'emprise du projet. Le débit du Liesbach est régulé en amont par l'ouvrage existant sous l'autoroute A35. Les enjeux liés au contexte hydrologique sont la préservation qualitative et quantitative des cours d'eau ainsi que leur comportement en périodes de fortes précipitations et de risques de crues.					
Alimentation en eau potable	La ressource en eau potable de Saint-Louis Agglomération est la nappe du Rhin. Le projet intercepte deux périmètres de protection éloigné et un périmètre de protection rapproché de captage d'eau potable au nord du site et à l'extrême ouest. Les enjeux liés à l'alimentation en eau potable concernent principalement la préservation qualitative et quantitative par la non-dégradation de la masse d'eau souterraine.					
Autres points d'eau et usages associés	Quelques forages agricoles, industriels ou géothermiques sont présents dans l'aire d'étude et à maintenir					
Energies renouvelables	Il existe sur le site projet, un potentiel d'intégration des énergies renouvelables pour répondre aux besoins énergétiques locaux, limiter le recours aux énergies fossiles et réduire les émissions de gaz à effet de serre.					
MILIEU NATUREL						
Enjeux écologiques	La préservation des espèces locales et des habitats naturels est primordiale et essentielle au maintien de la biodiversité. Présence d'espèces sur le site du quartier du Lys (sauf amphibiens)					
Zones humides	Aucune zone humide pédologique n'a été identifiée sur le site du Quartier du Lys, mais présence d'habitats de zones humides. Sur le site de l'opération EcoParc 3i, des zones humides et des habitats humides sont identifiés. A l'échelle globale du projet, l'enjeu est donc modéré.					
RISQUES ET POLLUTION						

THEMATIQUES	ENJEUX	NIVEAU D'ENJEU			
		N E G L I G E A B L E	F A I B L E	M O D E R E	T R E S F O R T
Risques naturels	L'enjeu lié aux risques naturels concerne ainsi principalement l'application des normes et réglementations de construction parasismique.				
Risques technologiques	L'enjeu lié aux risques technologiques concerne principalement la prise en compte des risques technologiques présents				
Pollution du sous-sols	Le site du projet est recensé dans la base de données Casias et Basol. Les analyses réalisées au droit de l'ancienne zone de décharge du Baggerloch montrent une source de pollution avérée, qui ne contribue plus à la dégradation du milieu souterrain actuellement. Les enjeux liés à la pollution des sols concernent principalement la préservation de la qualité des sols et des eaux souterraines. Des mesures spécifiques de gestion des pollutions sur l'emprise du site de l'EcoParc 3i devront être mises en œuvre, notamment pour assurer la compatibilité des usages et la non-dispersion des pollutions potentiellement présentes.				
MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE					
Démographie	La croissance démographique du secteur influe sur les besoins en logements et les infrastructures, ainsi que sur la mobilité et les équipements publics.				
Emploi, population active et migrations domicile-travail	Le territoire présente un contexte particulier avec un fort taux de migration-domicile-travail, nettement lié à la proximité avec la Suisse notamment. Grand nombre de la population active de la région travaille sur un autre territoire que celui de son domicile, l'enjeu est donc la création d'emploi et d'une dynamique économique propre à la zone projet.				
Logements	Le territoire est dynamique et porté par sa situation trinationale				
Equipements publics et culturels	Saint-Louis Agglomération est dotée de nombreux équipements et services qui contribuent, de manière significative, à la qualité du cadre de vie de sa population. Cependant, le site projet ne recense aucun de ces équipements				
Activités économiques	L'enjeu est dans l'amélioration et l'intégration du territoire français de l'ETB dans la dynamique économique transfrontalière.				
Tourisme	L'agglomération de Saint-Louis bénéficie de l'identité alsacienne (gastronomie, patrimoine) et de l'attractivité de la situation internationale de l'agglomération. L'excellente desserte de la liaison Saint-Louis /Bâle-centre par les transports en commun permet des échanges significatifs. L'aéroport est l'un des vecteurs de ces échanges				
Agriculture	Les terrains qui font l'objet d'exploitations agricoles ne représentent qu'une faible surface à l'échelle du projet Euro3lys. L'activité agricole n'est pas significative dans l'environnement proche du site. Elle l'est toutefois à l'échelle de l'agglomération, en dehors de la zone urbaine principale de Saint-Louis/Huningue/Hésingue				

THEMATIQUES	ENJEUX	NIVEAU D'ENJEU				
		N E G L I G E A B L E	F A I B L E	M O D E R E	F O R T	T R E S F O R T
PATRIMOINE PAYSAGER, HISTORIQUE ET ARCHEOLOGIQUE						
Paysage	Le projet Euro3lys s'insère dans un environnement marqué par une urbanisation importante et quelques franges agricoles proche de l'opération Quartier du Lys. Le site des opérations est enclavé dans les infrastructures et peu visible depuis l'extérieur. Il est pour l'essentiel masqué par des écrans végétaux et des écrans de type merlon résultant des infrastructures. De ce fait, le paysage n'est pas susceptible d'être modifié de façon notable					
Patrimoine culturel	Le patrimoine bâti, incluant les monuments et édifices historiques, est un élément clé de l'identité locale, à préserver et valoriser dans les nouveaux aménagements.					
Sites archéologiques	Aucune zone de présomption archéologique n'est recensée					
FONCTIONNALITE DU TERRITOIRE						
Infrastructures de transport	Les infrastructures identifiées dans l'aire d'étude sont particulièrement importantes et permettent une excellente desserte en voiture, bus, avion, train et tramway (suisse). Les enjeux liés aux infrastructures de transport sont l'optimisation des connexions avec les territoires voisins et l'encouragement à l'usage coordonné de tous les modes de déplacements en cohérence avec l'armature urbaine et économique.					
Mobilités douces	Des pistes cyclables et cheminements piétons sont existants ou en projet à proximité directe du projet. Ces infrastructures sont à préserver, ou à créer. Des liaisons Bus et Tram sont également présentes ou projetées dans les aires d'étude des opérations et à proximité du projet					
Réseaux de service public	Les services publics de distribution en eau, d'assainissement, d'électricité et de divers réseaux secs sont accessibles à proximité du site.					
Trafic routier	Les études de trafic mettent en évidence les enjeux liés aux dysfonctionnements actuels, notamment les congestions récurrentes et leur impact sur la fluidité, la sécurité, et la qualité de vie des usagers, nécessitant des solutions adaptées pour une meilleure gestion des flux.					
Déchets	Les déchets sont gérés par Saint-Louis Agglomération					
DOCUMENTS D'URBANISME						
SCOT et PLU	Les enjeux liés aux servitudes concernent principalement la compatibilité du projet avec ces dernières et le respect de leurs objectifs. Le projet est concerné par plusieurs documents d'urbanisme à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle des communes de Saint-Louis de Hésingue (SCOT, PLU). La réalisation du projet, notamment via l'opération «					

THEMATIQUES	ENJEUX	NIVEAU D'ENJEU			
		N E G L I G E A B L E	F A I B L E	M O D E R E	T R E S F O R T
	Technoport » nécessité de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (Plu Héringue, Saint-Louis et le SCOT). La procédure projetée est une déclaration emportant mise en compatibilité du SCOT pour l'opération de l'EcoParc 3i.				
CADRE DE VIE					
Ambiance sonore	Sur les secteurs urbanisés, les niveaux de bruit sont de l'ordre de 60 à 65 dB(A) sur la période diurne et d'environ 55 et 60 dB(A) sur la période nocturne. L'enjeu lié à l'ambiance sonore concerne principalement la limitation de nuisances acoustiques vis-à-vis des populations voisines.				
Qualité de l'air	L'analyse de la situation actuelle montre une qualité de l'air conforme à la réglementation au droit des infrastructures routières de la zone d'étude. L'unique établissement sensible identifié dans la zone d'étude concerne l'école maternelle Louis Armand à l'est de la voie ferrée				

L'analyse de ces caractéristiques environnementales constitue une base de référence essentielle pour évaluer les impacts de la mise en compatibilité du SCOT sur l'ensemble des thématiques étudiées. En fonction des enjeux spécifiques du territoire, l'impact de cette mise en compatibilité sera apprécié avec un niveau d'incidence gradué, accordant une attention renforcée aux thématiques présentant des enjeux majeurs.

Ainsi, les thématiques les plus sensibles feront l'objet d'une analyse plus stricte, mettant en évidence des impacts potentiellement plus marqués. Cette approche permet d'anticiper les évolutions futures et d'adapter les mesures nécessaires pour limiter les incidences environnementales du projet.

7 - INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU SCOT SUR L'ENVIRONNEMENT

7.1 - Méthodologie proposée pour l'analyse des incidences

L'analyse croisée des enjeux environnementaux avec les incidences induites et/ou potentielles de la mise en place du projet donne ainsi lieu à un impact dit « brut ».

Les enjeux issus de l'état initial, mis en relation avec les incidences potentielles aboutissent à une déclinaison des impacts grâce à une évaluation selon plusieurs facteurs, et notamment :

- leur nature,
- leur durée,
- leur amplitude,
- ...

Répondant ainsi à un ordre de valeur, à savoir :

Négligeable
Faible
Modéré
Fort
Très Fort

ENJEU ENVIRONNEMENTAL PROPRE A LA THEMATIQUE IDENTIFIEE	IMPACT DE LA MISE EN PLACE DU PROJET	INCIDENCE BRUTE QUI EN DECOULE
DEFINITION : Chaque thématique abordée dans l'état initial représente un enjeu environnemental particulier au regard du projet pressenti. Cet enjeu lui est propre et reflète le contexte dans lequel se situe le projet d'aménagement au regard de la sensibilité spécifique de chaque thématique.	DEFINITION : L'impact de la mise en place du projet, s'il existe, est caractérisé en fonction de l'aménagement prévu sur le site de projet.	DEFINITION : L'enjeu de chaque problématique identifiée et l'impact de la mise en place du projet sont alors croisés et en découle une incidence dite brute. On considère cette incidence brute au regard de l'état initial de l'environnement et d'un projet pressenti qui ne tient pas compte de cet état initial et de la sensibilité environnementale de chaque thématique abordée. Cette incidence brute est appréciée selon plusieurs composantes : POSITIF OU NEGATIF : Améliore ou dégage la situation dans laquelle se trouve le projet dans la thématique identifiée. DIRECTE OU INDIRECTE : action directe de la mise en place de l'aménagement ou ses conséquences par effets de cumul ou d'interaction entre plusieurs thématiques ; PERMANENTE OU TEMPORAIRE : Irréversible ou réversible, ou lié à la phase de travaux ou de construction. Pour l'incidence brute, on caractérise également l'ampleur de l'impact potentiel du projet brut sur chaque thématique environnementale.
NEGLIGEABLE FAIBLE MODERE FORT TRES FORT	POSITIVE NEGLIGEABLE FAIBLE MODEREE FORT TRES FORT	POSITIF - DIRECTE/INDIRECTE - TEMPORAIRE/PERMANENTE NEGLIGEABLE TRES FAIBLE FAIBLE MODERE FORT TRES FORT

Les effets du projet peuvent ainsi être temporaires ou permanents et directs ou indirects. Pour chaque thématique environnementale issue de l'état initial, les impacts bruts sont évalués et proposés. La démarche ERC sera appliquée systématiquement à partir d'un niveau d'impact faible.

INCIDENCES BRUTES <i>Directe/Indirecte</i> <i>Temporaire/Permanente</i>		IMPACT DU PROJET					
		Négligeable	Faible	Modéré	Fort	Très fort	Positif
ENJEUX ECOLOGIQUES	Négligeable	Négligeable	Négligeable	Très faible	Faible	Modéré	Positif
	Faible	Négligeable	Très faible	Faible	Modéré	Fort	Positif
	Modéré	Très faible	Faible	Modéré	Fort	Très Fort	Positif
	Fort	Faible	Modéré	Fort	Très Fort	Très Fort	Positif
	Très fort	Modéré	Fort	Très Fort	Très Fort	Très Fort	Positif

Figure 3 : Tableau de gradation des incidences issues de la mise en place du projet

Il est important de noter que seules les incidences liées aux modifications apportées par la mise en compatibilité du PLU seront étudiées ci-après.

Les impacts de la mise en compatibilité du SCOT sur l'environnement seront analysés en référence à l'état actuel du SCOT, en particulier en tenant compte de la vocation actuelle de la zone telle que définie dans le document en vigueur à savoir, une vocation de continuité d'activités commerciales projetée sur la commune de Héringue et le développement d'un parc de loisirs et d'activités touristiques sur la commune de Saint-Louis.

7.2 - Rappel des points faisant l'objet de la mise en compatibilité du SCOT de Saint-Louis

Point concerné par la mise en compatibilité	Description succincte de la modification
Mise en compatibilité du PADD	Modification de l'orientation de la zone « Technoport » dans le SCOT, passant d'une vocation commerciale et de loisirs à une vocation économique principalement axée sur des activités industrielles.
Mise en compatibilité du DOO	Modification de l'orientation de la zone « Technoport » dans le SCOT, passant d'une vocation commerciale et de loisirs à une vocation économique principalement axée sur des activités industrielles.

7.3 - Synthèse des incidences de la mise en compatibilité du SCOT sur l'environnement

Le tableau ci-dessous fait la synthèse des incidences de la mise en compatibilité du SCOT sur l'environnement.

THEMATIQUES	INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE	IMPACT BRUT DE LA MISE EN COMPATIBILITE	ANALYSE DE L'INCIDENCE
MILIEU PHYSIQUE			

THEMATIQUES	INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE	IMPACT BRUT DE LA MISE EN COMPATIBILITE	ANALYSE DE L'INCIDENCE
Climat	Faible	Très faible <i>Indirect</i> <i>Permanent</i>	Impact limité au niveau du SCOT, possible hausse des émissions industrielles.
Topographie	Non concerné	Non concerné	Aucun changement topographique lié à la mise en compatibilité.
Géologie	Non concerné	Non concerné	Aucun impact sur la géologie à l'échelle du SCOT
Hydrogéologie	Négligeable	Faible <i>Direct</i> <i>Permanent</i>	Modification potentielle de l'infiltration et augmentation du risque de pollution des eaux.
Hydrologie	Non concerné	Non concerné	Aucun changement sur l'hydrologie locale.
Alimentation en eau potable	Non concerné	Non concerné	Pas d'impact sur l'alimentation en eau potable.
Autres points d'eau et usages associés	Non concerné	Non concerné	Aucun effet sur les autres points d'eau et leurs usages.
Energies renouvelables	Non concerné	Non concerné	Pas d'incidence sur la production ou l'utilisation des énergies renouvelables à l'échelle du SCOT
MILIEU NATUREL			
Enjeux écologiques	Faible	Modéré <i>Direct</i> <i>Permanent</i>	Aucune rupture majeure dans la trame verte et bleue, mesures de restauration prévues.
Zones humides	Modéré	Fort <i>Direct</i> <i>Permanent</i>	Augmentation de l'imperméabilisation, modification des écoulements naturels.
Pollution lumineuse	Non concerné	Non concerné	Aucun impact sur la pollution lumineuse à l'échelle du SCOT
RISQUES ET POLLUTION			
Risques naturels	Non concerné	Non concerné	Pas de nouveaux risques naturels introduits.
Risques technologiques	Modéré	Fort <i>Indirect</i> <i>Permanent</i>	Augmentation potentielle des risques liés aux ICPE.
Pollution du sous-sols	Modéré	Fort <i>Indirect</i> <i>Permanent</i>	Nécessité d'une vigilance accrue sur la qualité des sols due à l'ancienneté industrielle.

THEMATIQUES	INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE	IMPACT BRUT DE LA MISE EN COMPATIBILITE	ANALYSE DE L'INCIDENCE
MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE			
Démographie	Non concerné	Non concerné	Peu d'effet sur la démographie globale à l'échelle du SCOT
Emploi, population active et migrations domicile-travail	Positif	Positif	Augmentation de l'emploi, réduction des flux transfrontaliers.
Logements	Non concerné	Non concerné	Aucune incidence sur le logement à l'échelle du SCOT
Equipements publics et culturels	Non concerné	Non concerné	Aucune modification d'équipements publics ou culturels
Activités économiques	Positif	Positif	Renforcement de l'économie locale et diversification des emplois.
Tourisme	Fort	Modéré <i>Direct</i> <i>Permanent</i>	Perte d'un pôle touristique potentiel, mais maintien de l'attractivité globale.
Agriculture	Non concerné	Non concerné	Aucun impact sur l'agriculture à l'échelle du SCOT
BIENS MATERIELS, PATRIMOINE PAYSAGER, HISTORIQUE ET ARCHEOLOGIQUE			
Paysage proches et paysage lointain	Modéré	Faible <i>Direct</i> <i>Permanent</i>	Modification du paysage immédiat, perception de l'urbanisation.
Patrimoine culturel	Non concerné	Non concerné	Aucune incidence sur le patrimoine culturel.
Sites archéologiques	Non concerné	Non concerné	Pas d'effet attendu sur les sites archéologiques.
FONCTIONNALITE DU TERRITOIRE			
Infrastructures de transport	Positif	Positif	Réduction de la congestion urbaine et meilleure gestion des flux.
Mobilités douces	Positif	Positif	Amélioration du maillage des mobilités douces existantes.
Réseaux de service public	Non concerné	Non concerné	Pas de modification sur les réseaux de services publics à l'échelle du SCOT
Trafic routier	Faible	Modéré <i>Direct</i> <i>Permanent</i>	Réduction des pics de circulation liés à l'affectation précédente.

THEMATIQUES	INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE	IMPACT BRUT DE LA MISE EN COMPATIBILITE	ANALYSE DE L'INCIDENCE
Déchets	Non concerné	Non concerné	Pas d'incidence sur la gestion des déchets à l'échelle du SCOT
DOCUMENTS D'URBANISME			
Documents d'urbanisme	Non concerné	Non concerné	Aucune contradiction avec les documents d'urbanisme supérieur
CADRE DE VIE			
Ambiance sonore	Faible	Modéré <i>Direct</i> <i>Permanent</i>	Impact relativisé sur l'ambiance sonore lié aux infrastructure et superstructure existantes (EAP notamment)
Qualité de l'air	Faible	Faible <i>Direct</i> <i>Permanent</i>	Modification de la qualité de l'air due à l'implantation industrielle

8 - ACTUALISATION DE L'ETUDE D'INCIDENCES NATURA 2000 : FOCUS SUR LE SITE DU PROJET

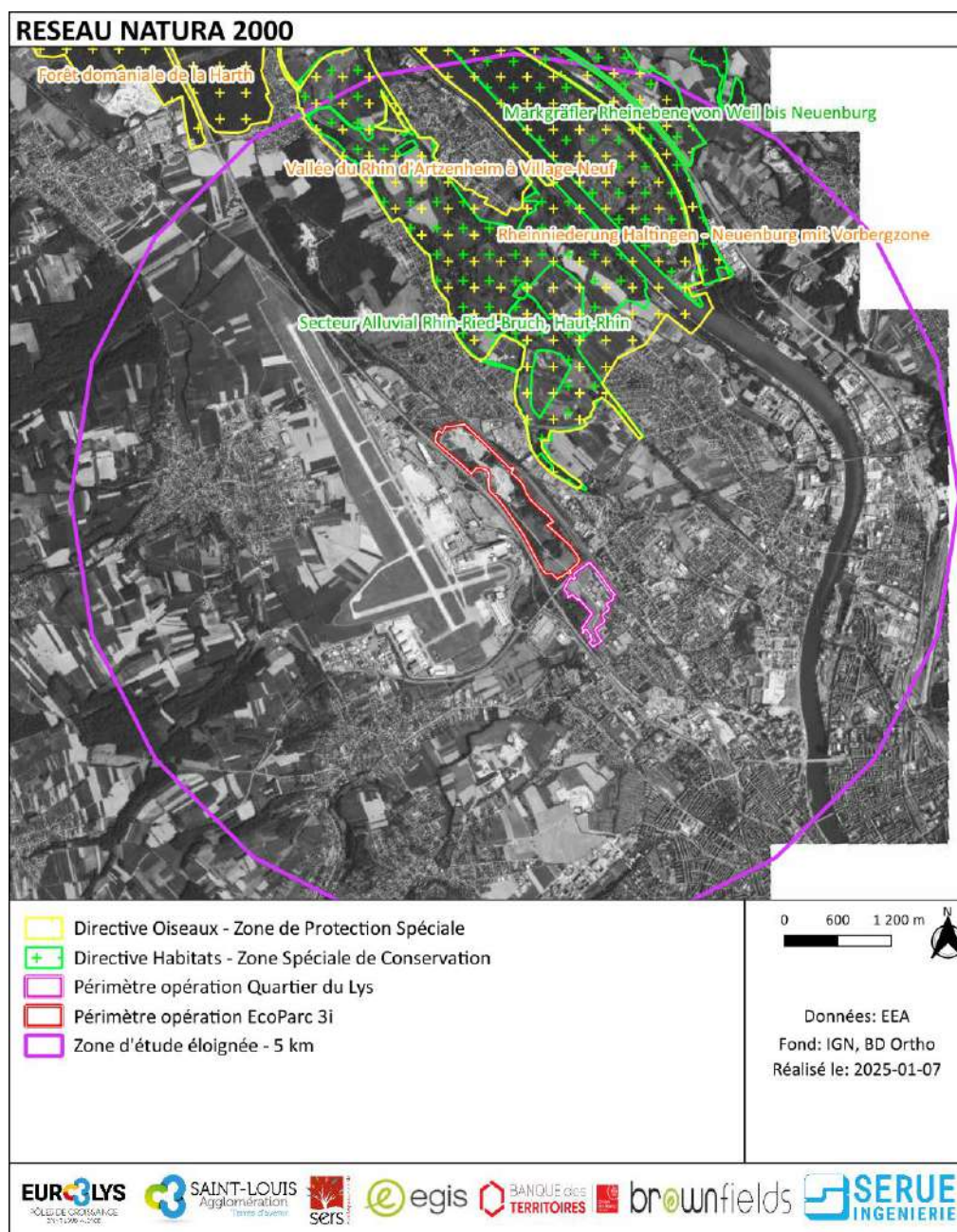


Figure 4 : Cartographie du réseau Natura 2000 dans le secteur de l'emprise de l'ÉcoParc 3i et du Quartier du Lys

L'incidence principale du projet sur le réseau Natura 2000 réside dans la perturbation de la connectivité entre les sites, essentielle à la viabilité des écosystèmes du Rhin. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont prévues pour limiter ces impacts.

Au regard du SCOT de Saint-Louis Agglomération, les incidences de la mise en compatibilité sur le réseau des sites Natura 2000 sont très faibles.

9 - JUSTIFICATION DES DISPOSITIFS RETENUS DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

9.1 - Un choix motivé par la disponibilité des espaces à vocation d'activité dans l'Agglomération

9.1.1 - Une zone stratégique ciblée dans le SCOT

Saint-Louis Agglomération se caractérise par une dynamique économique forte, tirée par sa proximité avec l'EuroAirport, la Suisse et l'Allemagne. Le développement de nouvelles zones d'activités économiques s'inscrit dans la volonté de renforcer l'attractivité du territoire et de diversifier son tissu économique.

Le SCOT de Saint-Louis Agglomération identifie plusieurs zones stratégiques pour le développement économique, avec une priorité donnée aux secteurs déjà bien connectés aux infrastructures de transport. La reconversion de friches industrielles et l'optimisation de fonciers sous-utilisés sont des leviers clés pour répondre aux besoins des entreprises en quête d'implantation.

Dans ce contexte, l'aménagement la zone du Technoport s'inscrit comme un projet structurant, favorisant l'implantation d'activités à forte valeur ajoutée. Son positionnement à la croisée des axes routiers majeurs et sa proximité avec des infrastructures logistiques permettent une optimisation des flux et une accessibilité accrue pour les entreprises et les travailleurs

9.1.1 - Une réponse à un besoin de foncier identifié

Le projet de l'EcoParc 3i s'inscrit dans une démarche stratégique de développement économique et industriel au sein de Saint-Louis Agglomération. Le site a été sélectionné après une analyse approfondie du foncier disponible et des contraintes liées aux autres secteurs potentiels. La rareté des terrains d'activités de grande envergure, les besoins spécifiques des industriels et les opportunités d'optimisation foncière ont conduit à privilégier ce site pour son aménagement.

Les données présentées sont issues d'un inventaire réalisé par l'ADAUHR en décembre 2023, dans le cadre de l'évaluation des disponibilités foncières des zones d'activités économiques de Saint-Louis Agglomération

Classification	Nombre de ZAE	Surface totale (ha)
Zone d'activité économique	39	495,2

Figure 5 : Classification des ZAE dans le territoire de Hésingue Agglomération - ADAUHR - décembre 2023

Au total, 39 zones d'activité économique (ZAE) sont répertoriées sur le territoire, représentant une surface globale de 495,2 ha. Ces surfaces cumulées représentent les surfaces à vocation économiques couvertes pour accueillir des activités économiques de tous types, et qui sont, en majorité déjà occupées.

Classification	Nombre de ZAE	Surface totale (ha)	Surface des parcelles vides (ha)		
			Total des vides	Vides sous contraintes fortes	Vides potentiellement mobilisables
Zone d'activité économique	39	495,2	64,7	1,0	63,8

Figure 6 : Surface des parcelles vides concernant les ZAE de Hésingue Agglomération - ADAUHR - décembre 2023

En effet, les surfaces cumulées, non bâties, potentiellement mobilisables pour de nouvelles implantations à vocation économique sont de 63,8 ha, ce qui réduit les hypothèses d'implantation de projet.

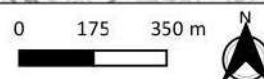
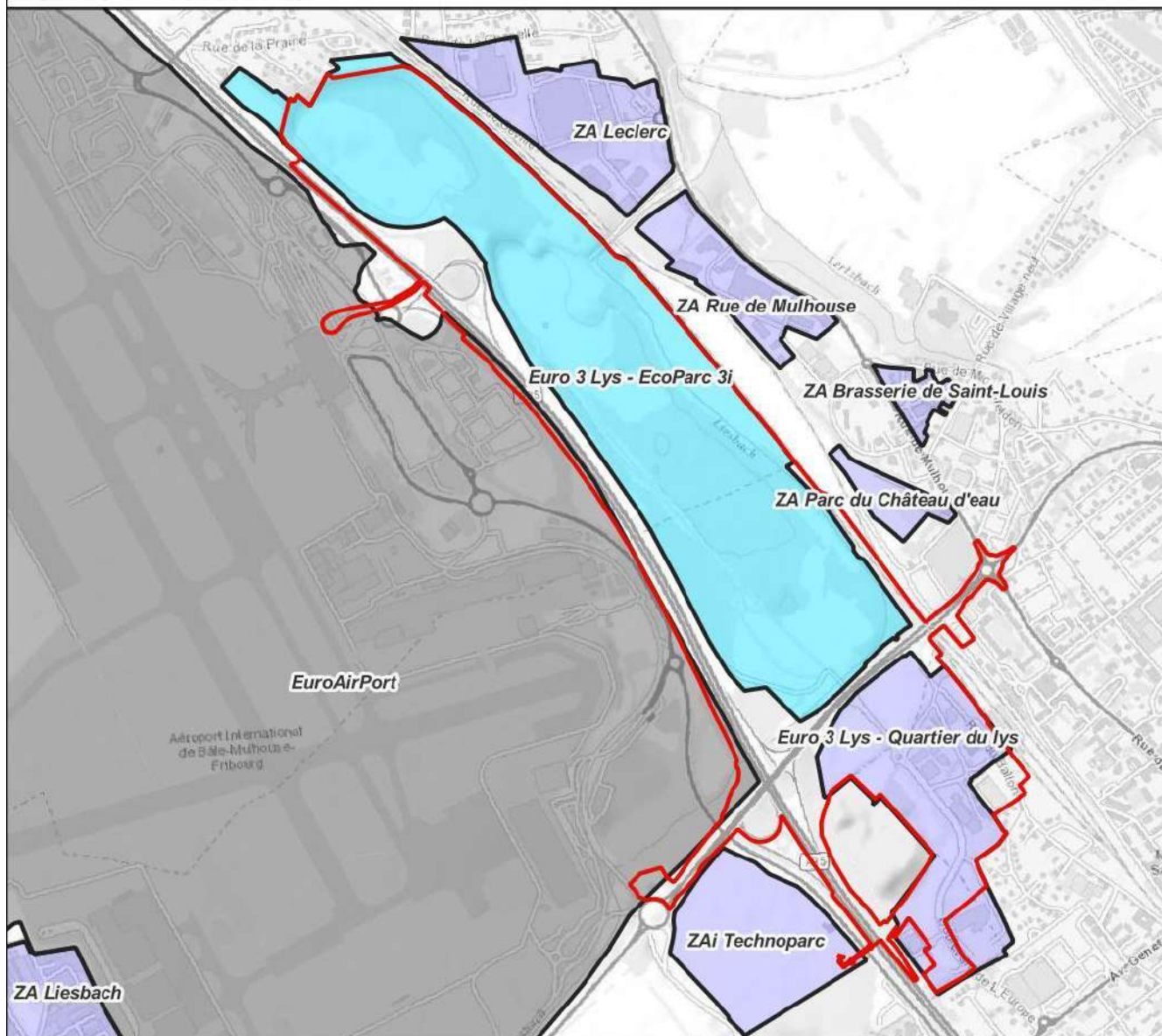
Nom usuel	Commune(s)	Surface des parcelles vides (ha)			
		Surface totale (ha)	Total des vides	Vides sous contraintes fortes	Vides potentiellement mobilisables
Les Forêts	Altenschwiller	7,1	0,0	0,0	0,0
Carrefour de l'Europe	Bartheim	28,9	0,0	0,0	0,0
ZA de Bartheim	Bartheim	5,2	0,0	0,0	0,0
Campus aéronautique	Blotzheim	53,4	52,5	0,8	51,7
ZA Beaubourg Sud	Blotzheim	2,9	2,2	0,0	2,2
ZA Beaubourg Ouest	Blotzheim	8,0	6,8	0,0	6,8
ZA Clostermann	Blotzheim	17,5	1,2	0,0	1,2
ZA Haselaecker	Blotzheim	9,1	0,0	0,0	0,0
ZA Klepfertot	Hagerthal-le-Bas	1,0	0,6	0,1	0,5
ZA Rue d'Aschwil	Hägerheim	0,6	0,0	0,0	0,0
ZA Hegerheim	Hägerheim	8,6	1,0	0,0	1,0
Zone réserve 5	Hägerheim	21,7	21,4	1,9	19,5
Euro 3 Lys - Technoport	Hésingue, Saint-Louis	84,7	80,7	32,0	48,7
ZAi Technoparc	Hésingue	15,2	0,0	0,0	0,0
ZA Liesbach	Hésingue	29,0	0,4	0,0	0,4
ZA Rue de Saint-Louis	Hésingue	18,6	0,0	0,0	0,0
Zone réserve 6	Hésingue	10,3	10,0	0,1	9,9
Zi Nord, Bld Alsace-Palmrain	Huningue	23,6	0,0	0,0	0,0
ZA Huningue Sud	Huningue, Saint-Louis	50,0	0,0	0,0	0,0
ZA Rue du Blochmort	Huningue	7,4	1,6	0,0	1,6
ZA Allée des Artisans	Huningue	1,3	0,0	0,0	0,0
Zone réserve 22	Huningue, Village-Neuf	2,7	2,6	0,1	2,5
ZA La Sablière	Huningue	9,8	9,8	0,0	9,8
ZA Barisol	Kembs	4,7	0,9	0,1	0,9
ZAE rue de l'Artisanat	Kembs	3,1	0,4	0,1	0,3
ZA Bubendorff réserve	Landser	2,3	0,0	0,0	0,0
ZA Sud Alsace	Ranspach-le-Bas	1,6	0,0	0,0	0,0
ZA Bubendorff	Rosenu	3,4	1,0	0,3	0,7
ZA de Rosenu	Rosenu	7,4	0,0	0,0	0,0
ZA Henner et Casagrou	Saint-Louis	10,3	0,0	0,0	0,0
ZA rue du Rhône	Saint-Louis	9,3	0,0	0,0	0,0
ZA Rue de Hegerheim	Saint-Louis	1,7	0,0	0,0	0,0
ZA Leclerc	Saint-Louis	15,2	0,0	0,0	0,0
ZA Rue de Mulhouse	Saint-Louis	8,2	0,0	0,0	0,0
ZA Brasserie de Saint-Louis	Saint-Louis	2,2	0,0	0,0	0,0
EuroEastPark	Saint-Louis	13,0	2,2	0,0	2,2
ZA Parc du Château d'eau	Saint-Louis	3,0	0,9	0,0	0,9
Euro 3 Lys - Quartier du lys	Saint-Louis	25,1	10,4	0,3	10,1
ZAE Réserve	Schlierbach	2,4	2,4	0,0	2,4
ZAE Schlierbach	Schlierbach	10,8	0,0	0,0	0,0
ZA Kraft et Renault	Schlierbach	2,6	0,7	0,0	0,7
ZAE Hoell	Sierentz	22,9	0,0	0,0	0,0
ZA Fuchs	Sierentz	5,3	0,0	0,0	0,0
ZAE Landstrasse	Sierentz	14,5	0,3	0,0	0,3
ZAC Guen	Sierentz	22,7	21,9	0,0	21,9
Zi Nord, Bld Alsace-Palmrain	Village-Neuf	68,6	3,9	0,1	3,7
Zone de réserve 23	Village-Neuf	6,7	6,5	0,9	5,5
ISL	Village-Neuf	4,3	1,9	0,0	1,9
EuroAirport	Bartheim, Blotzheim, Hésingue, Saint-Louis	798,6	64,5	0,0	64,5
Casno	Blotzheim	5,5	2,6	0,0	2,6
Golf	Foigensbourg, Michelbach-le-Haut	126,7	0,0	0,0	0,0
Golf	Hagerthal-le-Bas	12,9	0,0	0,0	0,0
ZA Rue de l'Industrie	Blotzheim	2,4	0,0	0,0	0,0
Zone réserve 12	Kembs	28,1	27,6	1,8	25,8
Port de plaisance	Kembs	2,2	1,3	1,2	0,1
Camping	Kembs	8,6	4,1	0,0	4,1
Port de plaisance	Village-Neuf	2,6	0,0	0,0	0,0
Easel Park	Bartheim	50,7	0,0	0,0	0,0
ZAC Hattel	Bartheim	2,3	2,0	0,0	2,0
Rue d'Alschwil	Hägerheim	2,6	2,6	0,0	2,6
Réserve 5	Hägerheim	5,1	5,1	0,0	5,1
Ranspach-le-Bas	Ranspach-le-Bas	1,3	1,3	0,0	1,3

Figure 7 : Détail du total des surfaces vides des zones d'activité sur le territoire de Hésingue Agglomération - ADAUHR - décembre 2023

L'analyse du foncier disponible au sein de Hésingue Agglomération montre que seule la zone d'implantation ciblée pour l'Ecoparc 3i répond aux exigences du projet. Les surfaces mobilisables pour l'accueil de nouvelles industries sur des lots relativement grand (plus de 2ha, voire plus de 5 ha d'un seul tenant et desservi) sont rares voire absentes sur le territoire global de Saint-Louis Agglomération.

Aucune autre zone d'activités existante ou en réserve ne présente une superficie encore disponible et suffisante pour accueillir un aménagement à vocation industrielle. Soit en raison d'un manque de foncier disponible, soit du fait de contraintes réglementaires limitant un développement d'une telle spécificité.

ZONES D'ACTIVITES



Données: ADHAUR
Fond: ESRI, Plan TOPO
Réalisé le: 2025-02-20

En plus d'être le seul site disposant d'une surface suffisante pour répondre aux besoins fonciers d'implantations industrielles, l'emprise et l'emplacement de l'EcoParc 3i, présentent des caractéristiques uniques parfaitement adaptées aux exigences du projet.

9.1.2 - Le choix d'un site en requalification de friche

Le projet EcoParc 3i s'inscrit dans une démarche de reconversion d'une friche industrielle, anciennement exploitée par des activités d'extraction et actuellement partiellement occupée par une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI). Initialement, un projet de centre commercial et de loisirs avait été envisagé, mais il a été abandonné au profit d'un pôle industriel et économique innovant piloté par Brownfields et la Banque des Territoires et soutenu par l'Agglomération de Saint-Louis.

L'orientation du projet vers une zone d'activités industrielles découle d'une volonté d'optimiser l'utilisation d'une friche industrielle et de limiter l'artificialisation des sols en réhabilitant des espaces dégradés.

9.2 - Le positionnement stratégique du site

Le site est situé à l'Est de l'EuroAirport, sur les bans des communes de Héringue et de Saint-Louis.

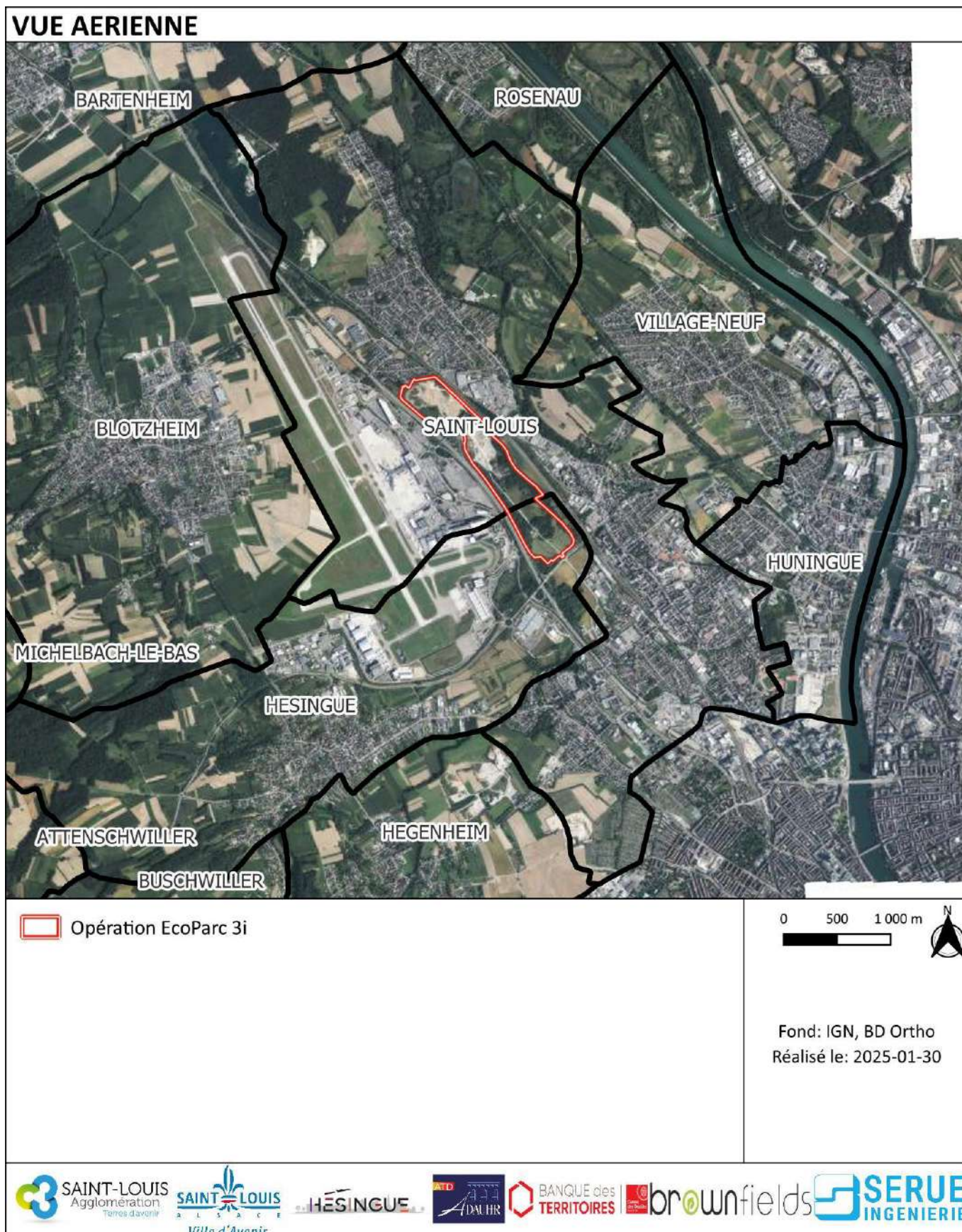


Figure 8 : Situation géographique du projet

Le projet s'inscrit au cœur de l'Agglomération trinationale de Bâle, un territoire de coopération transfrontalière qui joue un rôle clé dans le développement régional à l'échelle européenne. Créée en 2007 sous la forme d'une association de

droit local, l'ETB regroupe des acteurs issus de trois pays : la France, l'Allemagne, et la Suisse, avec pour mission de promouvoir une collaboration étroite entre ces territoires.

Le territoire de l'ETB est particulièrement vaste et diversifié, couvrant 1 989 km² et comprenant 250 communes. Ce territoire s'étend des zones urbaines et très dynamiques de la ville de Bâle, un centre économique et culturel majeur en Suisse, jusqu'aux régions plus rurales du Sundgau français, de la Forêt-Noire allemande, et du Jura suisse. Au total, ce territoire transfrontalier compte près de 900 000 habitants, répartis entre les zones urbaines et rurales. Il est ainsi une zone d'influence économique et géopolitique majeure, située au croisement de trois nations.

9.3 - Le renforcement de l'attractivité française de l'agglomération trinationale

Le territoire de l'ETB est marqué par des déséquilibres socio-économiques significatifs. La partie suisse, avec Bâle comme pôle économique moteur, est la principale pourvoyeuse d'emplois de la région. En conséquence, un grand nombre de résidents des régions frontalières en France et en Allemagne travaillent en Suisse. On estime à environ 60 000 le nombre de travailleurs frontaliers qui traversent chaque jour les frontières pour rejoindre leur emploi en Suisse, créant ainsi des flux pendulaires importants.

Ce phénomène de migration pendulaire est particulièrement prononcé autour de l'EuroAirport, situé en France, mais desservant toute la région trinationale. Cet aéroport joue un rôle crucial dans l'économie locale, attirant des voyageurs et des entreprises des trois pays, et renforçant les échanges économiques transfrontaliers. Les mouvements pendulaires liés à cet aéroport sont spécifiques et contribuent à la dynamique économique particulière de cette zone.

La partie française de cette agglomération promeut depuis plusieurs années un développement économique s'appuyant sur les atouts particuliers de ce territoire, et notamment sur son tissu industriel très dense (plus de 30% des emplois sur SLA relèvent de l'industrie). Cette politique de promotion de l'industrie, et plus généralement d'accompagnement à l'implantation et au développement d'entreprises génératrices de nouveaux emplois, est fortement portée par Saint-Louis Agglomération, en association avec ses communes membres, notamment celles de Hémingue et de Saint-Louis. L'objectif des collectivités est de s'appuyer sur son positionnement géographique unique en Europe ainsi que sur les moteurs de croissance constitués, notamment, par les grandes filières industrielles et de recherche de cette région transfrontalière (clusters pharmaceutiques, aéronautique, ...).

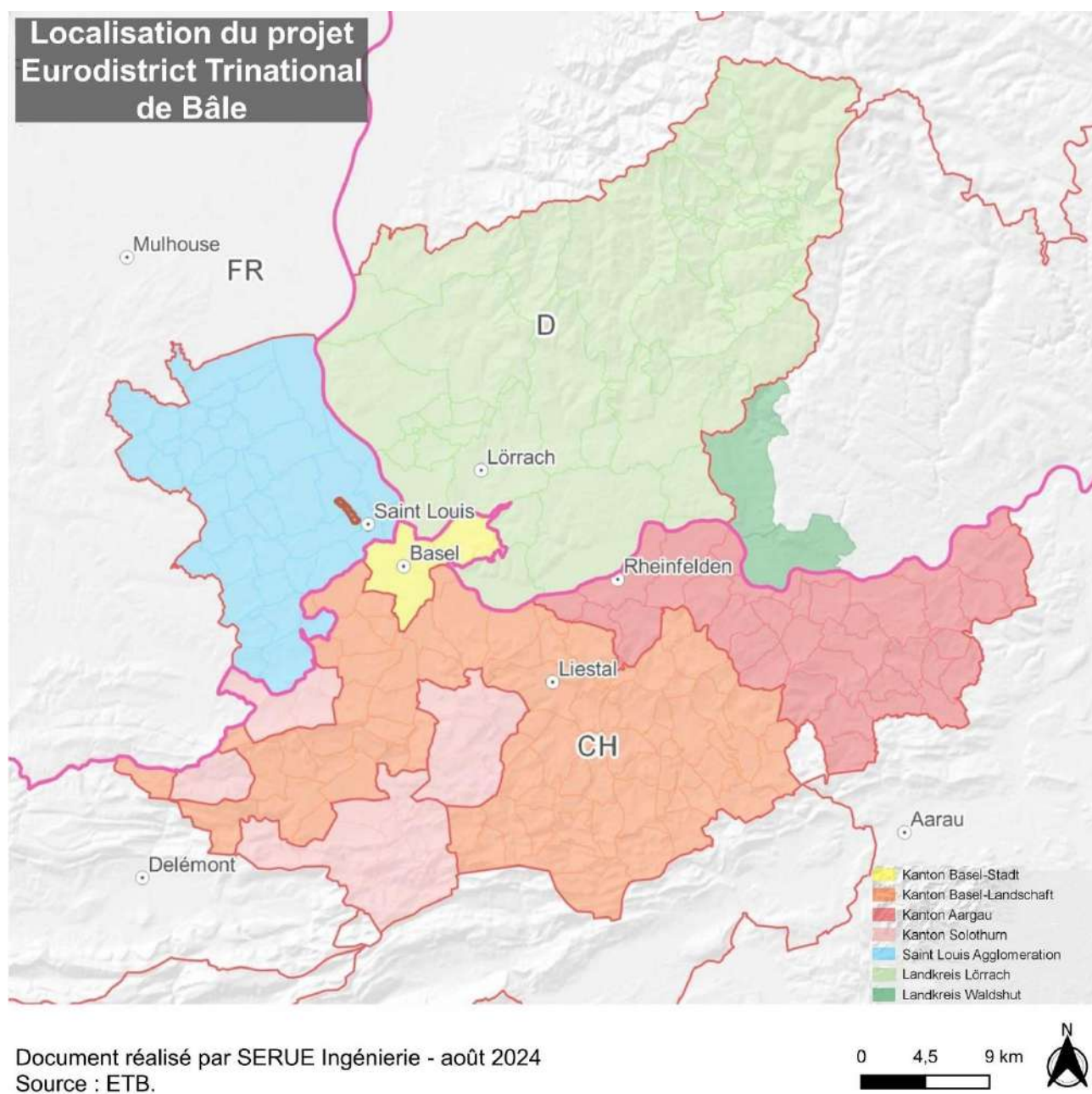


Figure 9 : Localisation du projet au sein de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (Source : Site ETB)

9.4 - Un positionnement au centre d'un maillage d'un réseau de transport multimodal

Ce positionnement place le site au centre d'un réseau de transport multimodal de premier plan, facilitant l'accès aux infrastructures routières, ferroviaires et aériennes.

9.4.1 - Transport aérien

L'EuroAirport de Bâle-Mulhouse-Fribourg, situé à moins de 2 kilomètres du site du projet, est l'une des infrastructures clés qui confère au site un avantage concurrentiel significatif. En 2023, l'EuroAirport a accueilli 8,1 millions de passagers, soit une augmentation du trafic passagers de 15% par rapport à 2022. Dans le domaine du fret, l'EuroAirport occupe une place stratégique au sein du cluster logistique trinational, avec deux principaux segments : le fret général (incluant le fret tout cargo et le fret camionné) et le fret express. En 2023, le tonnage total traité s'est élevé à 106 800 tonnes.

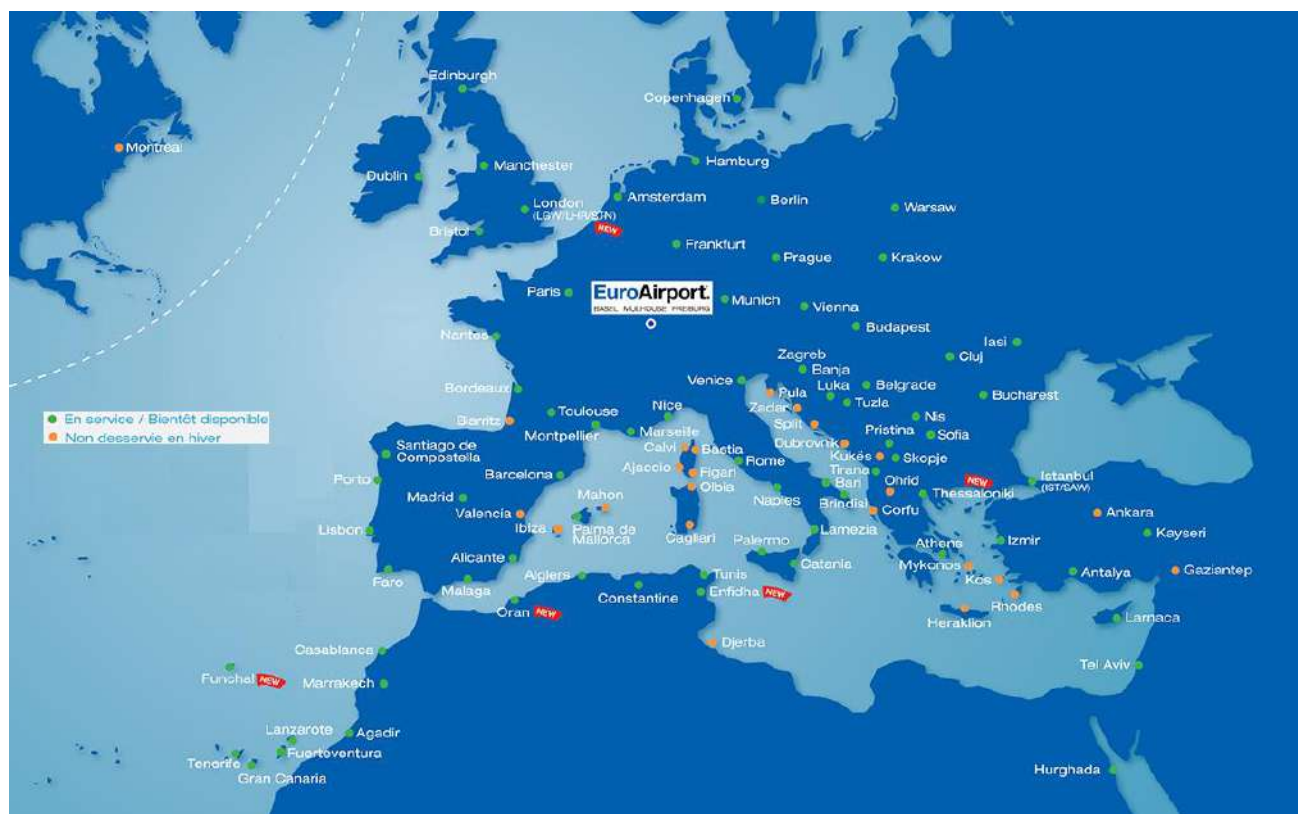


Figure 10 : Carte du réseau de l'EuroAirport

Cette proximité immédiate à l'EuroAirport permet aux entreprises implantées sur l'EcoParc de bénéficier d'une connexion directe aux flux internationaux de personnes et de marchandises, ce qui est un avantage stratégique pour les entreprises qui s'y implanteront. L'EuroAirport, avec sa capacité à relier les grandes métropoles européennes, joue un rôle clé dans l'attractivité du site.

9.4.2 - Transport terrestre

Le projet est également directement accessible via l'autoroute A35, qui traverse la région du Nord au Sud, reliant Bâle à Strasbourg et permettant une liaison vers l'Allemagne et d'autres régions de France. Cet axe routier est un corridor logistique de premier plan, avec un trafic journalier moyen d'environ 50 000 véhicules, dont une part significative est constituée de poids lourds. Le site présente un accès direct à l'A35 via l'aménagement d'une bretelle d'accès réalisée par l'opération 5A3F de la CeA. L'accès direct à l'A35, est crucial pour les entreprises industrielles et logistiques, car il permet une distribution rapide des marchandises vers les centres urbains et les principaux axes européens.

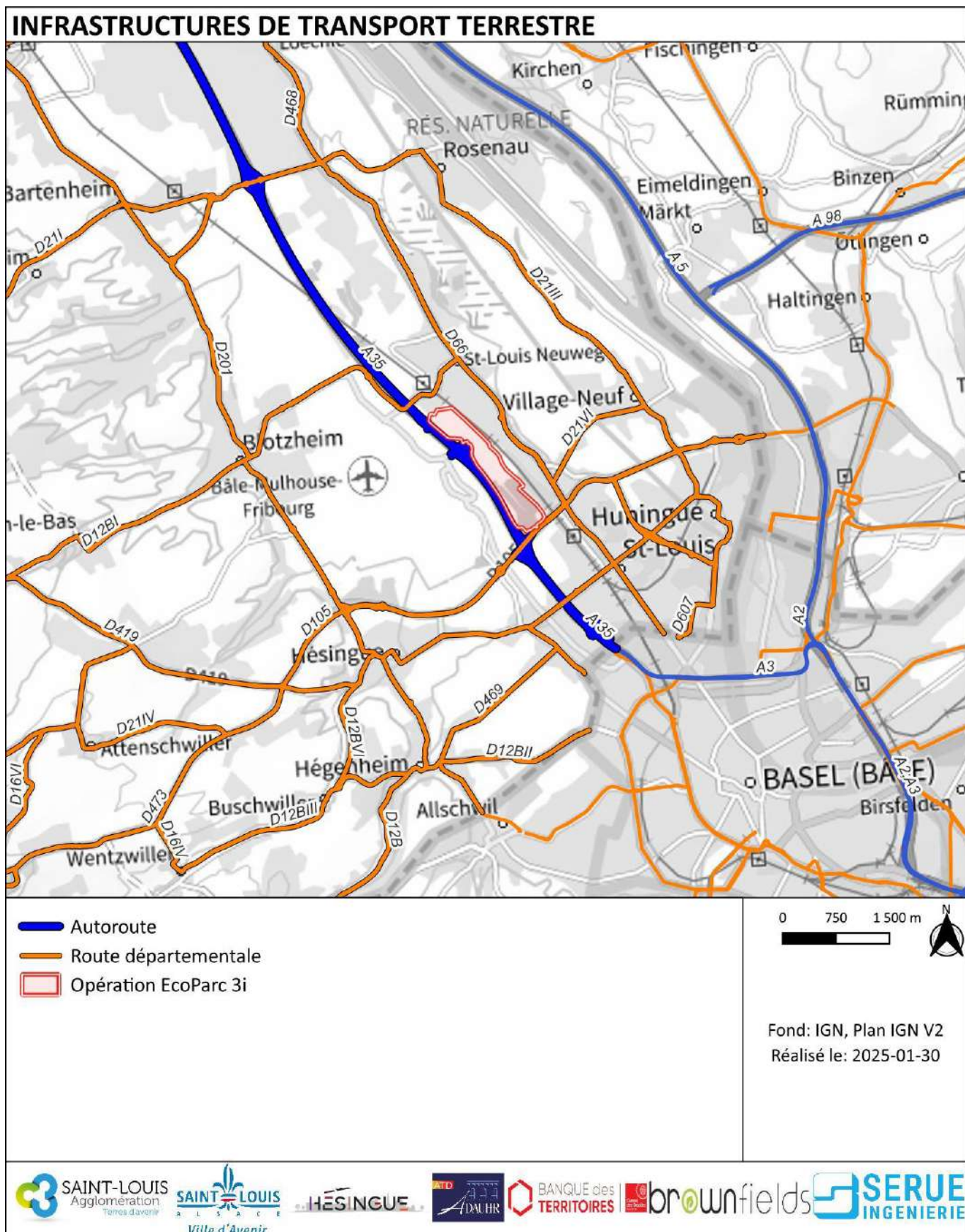


Figure 11 : Réseaux routiers à proximité du projet

9.4.3 - Transport ferroviaire

Le projet est également à proximité directe de desserte par le réseau ferroviaire, avec des liaisons directes vers Bâle, un des plus grands hubs ferroviaires d'Europe. Le site est à proximité immédiate de la ligne ferroviaire transfrontalière qui relie la France, la Suisse et l'Allemagne, permettant un transport de fret efficace et écologique. Le projet inclut également une réserve d'aménagement pour la future liaison ferroviaire desservant notamment l'EuroAirport (NLF) ; renforçant ainsi l'accessibilité du site pour les entreprises dépendantes du transport ferroviaire. Cette intégration dans le réseau ferroviaire européen est un atout majeur pour attirer des entreprises à forte intensité logistique.

En outre, l'extension de la ligne 3 du tram bâlois sur l'emprise de l'EcoParc jusqu'à l'EuroAirport est un autre atout majeur. Le tramway reliera directement le site et l'EuroAirport au centre-ville de Bâle en moins de 20 minutes. Cette liaison tram facilitera la mobilité des employés et des visiteurs notamment, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et en s'inscrivant dans les objectifs de mobilité durable.

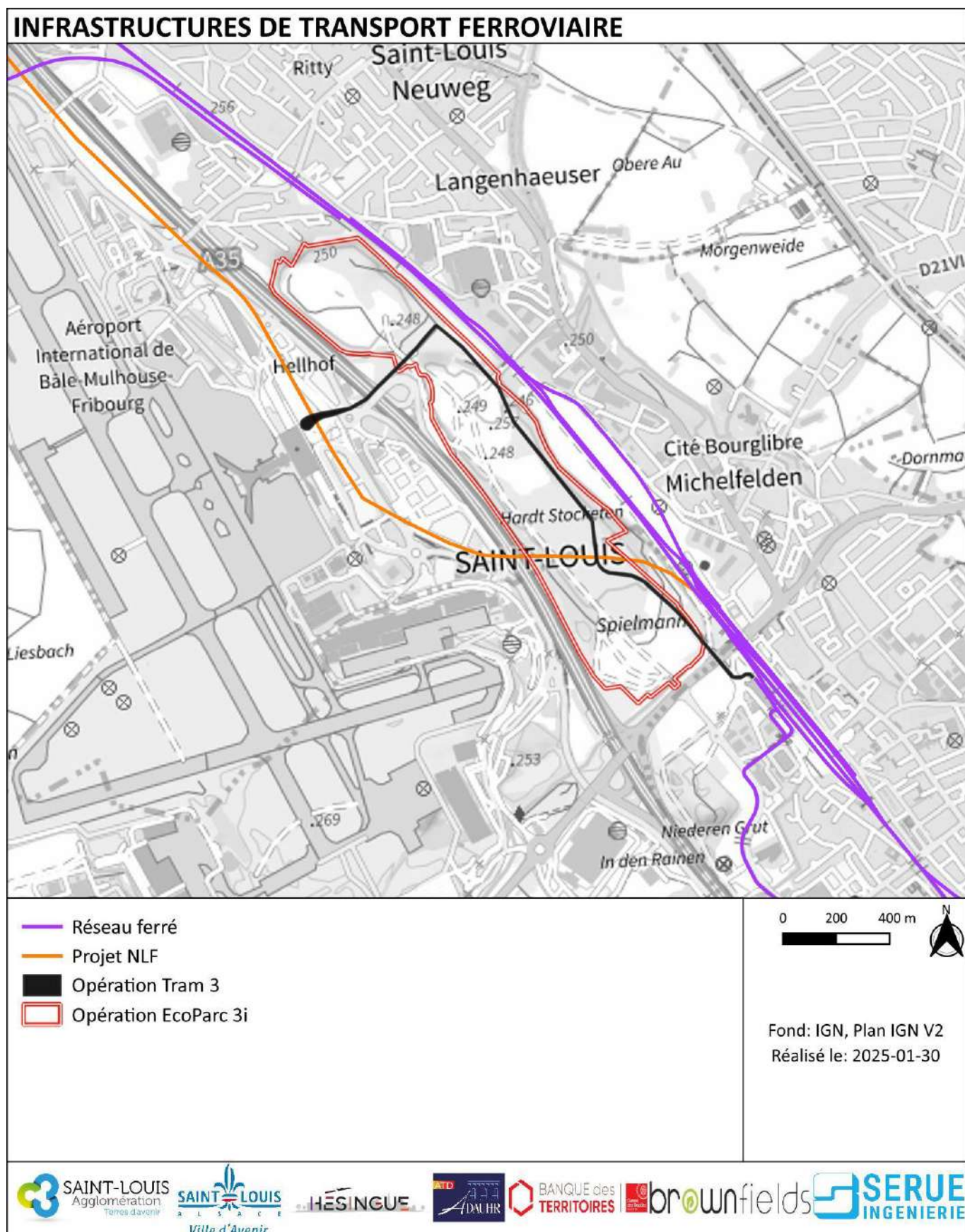


Figure 12 : Transport ferroviaire à proximité du projet

Ces infrastructures permettent de créer un flux d'échange entre le site du projet et les autres pôles économiques de l'agglomération trinationale, renforçant ainsi l'intégration du site dans l'économie locale.

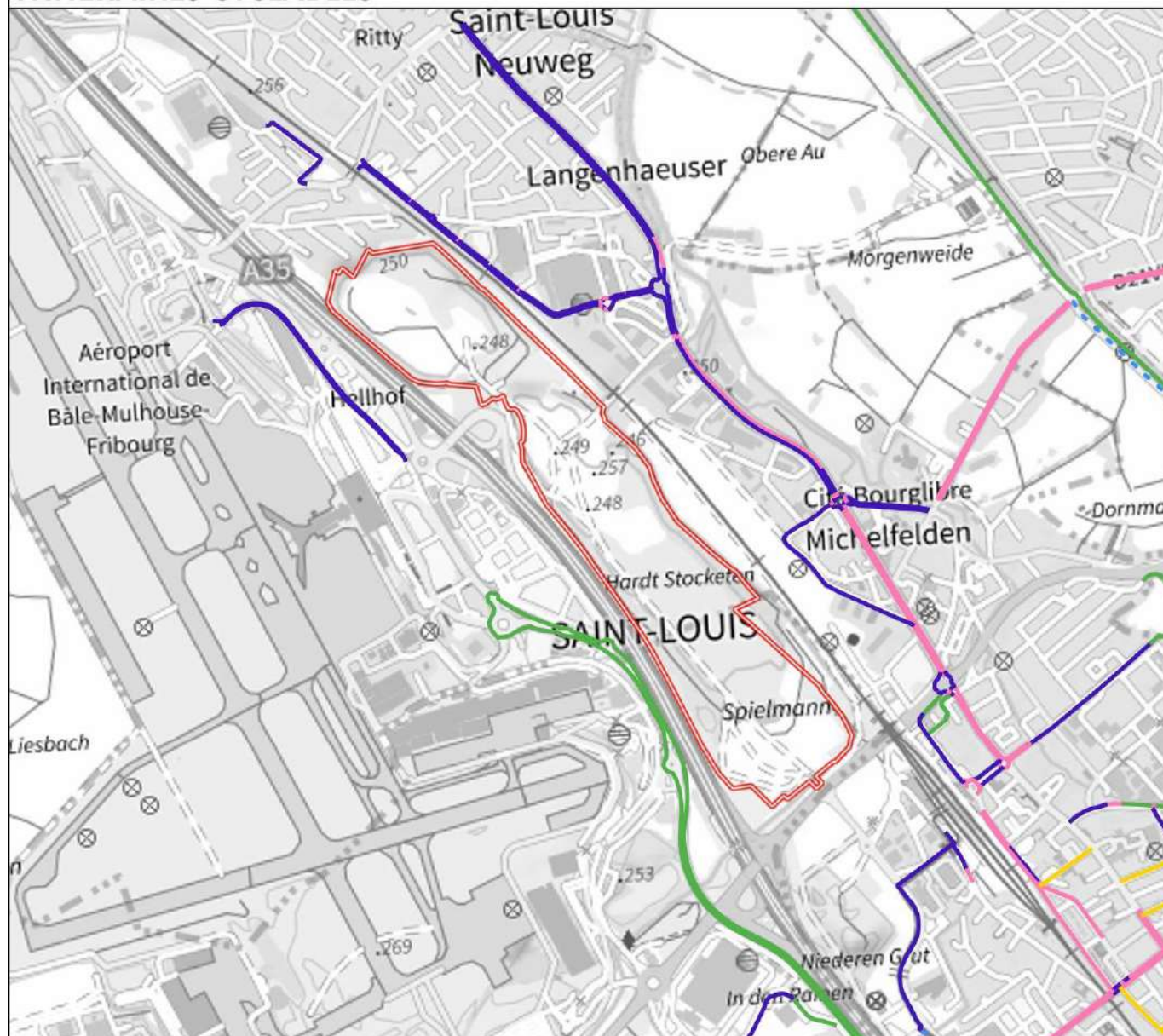
Les infrastructures portuaires, disponibles sur le Rhin depuis la France, l'Allemagne ou la Suisse permettent, en outre, une liaison directe vers la Mer du Nord par voie navigable.

9.4.4 - Maillage de mobilités douces

En outre, l'EcoParc 3i s'inscrit pleinement dans la dynamique de développement des mobilités douces portée par Hésingue Agglomération. En intégrant une nouvelle voie cyclable traversant son site, ce projet renforce et étend le maillage existant des pistes cyclables, contribuant ainsi à une meilleure connectivité des territoires.

Cette voie cyclable constituera un axe stratégique de liaison, reliant directement l'EcoParc 3i aux infrastructures cyclables en projet et existantes. Grâce à cette nouvelle infrastructure, l'EcoParc 3i devient un vecteur essentiel de continuité cyclable, facilitant les déplacements quotidiens des habitants et des travailleurs, tout en contribuant à une mobilité plus durable.

ITINERAIRES CYCLABLES



- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Voie verte
- - - Autre
- Opération EcoParc 3i

0 200 400 m

Fond: IGN, Plan IGN V2
Réalisé le: 2025-01-30

Figure 13 : Intégration du projet dans le schéma directeur cyclable de Héringue Agglomération (Source SLA)

9.5 - Le développement économique pour la commune et le bassin de vie

Le projet est situé au cœur l'Agglomération Trinationale de Bâle, un espace unique de coopération transfrontalière entre la France, la Suisse et l'Allemagne. Cette localisation permet de tirer parti des spécificités économiques, fiscales et culturelles des trois pays. Chaque jour, près de 50% des actifs de l'agglomération de Héringue traversent les frontières de la région pour des raisons professionnelles, illustrant le dynamisme économique de l'Eurodistrict.

Le site de l'EcoParc 3i, en tant que point de convergence de ces flux, offre une opportunité unique pour les entreprises cherchant à s'implanter dans une région avec un accès direct aux marchés nationaux et internationaux. Cette position géographique permet également de capter une part importante des échanges commerciaux transfrontaliers, renforçant ainsi l'intégration économique du site.

Au sein de Héringue Agglomération, le site se positionne comme un moteur économique pour la réindustrialisation locale, en reconvertissant une ancienne friche d'extraction en un EcoParc 3i dédié à des activités industrielles.

Ce projet s'inscrit dans une stratégie de développement durable grâce à la transformation de cette friche en un espace moderne et respectueux de l'environnement, à la valorisation de terrains qui, autrement, seraient restés inutilisés, tout en participant à la lutte contre l'artificialisation des sols. En plus de s'inscrire dans les objectifs du plan d'investissement national France 2030, ce réaménagement représente une réponse efficace à la rareté du foncier disponibles pour des projet industriels.

Après réaménagement, le site offrira des lots prêts à l'emploi avec des infrastructures en place, permettant aux entreprises de s'installer rapidement. Cette solution est idéale pour les entreprises locales cherchant à se moderniser et à renforcer leur compétitivité sur les marchés nationaux et internationaux.

La proximité avec la Suisse et l'Allemagne garantit un accès direct aux marchés et réseaux d'affaires de ces pays, favorisant une synergie économique transfrontalière. Cette localisation stratégique facilite également la logistique, le transport et les échanges commerciaux, rendant l'EcoParc 3i particulièrement attractif.

Ainsi, l'EcoParc 3i se positionne comme un projet clé pour le développement économique local, en revitalisant une zone industrielle et en s'inscrivant dans une démarche durable et transfrontalière.

9.5.1 - L'inscription dans les objectifs « France 2030 »

Le projet France 2030 est un plan d'investissement de 54 milliards d'euros lancé par le gouvernement pour transformer l'économie française. Il vise à renforcer la souveraineté industrielle, accélérer la transition écologique et soutenir l'innovation dans des secteurs clés comme l'énergie, la santé et l'industrie verte, dans l'objectif de positionner la France comme un leader mondial d'ici 2030.



PLAN FRANCE 2030

10 objectifs pour répondre aux grands défis de notre temps

MIEUX PRODUIRE

- Objectif 1** Faire émerger des réacteurs nucléaires de petite taille (SMR) 
- Objectif 2** Devenir le leader de l'hydrogène vert 
- Objectif 3** Décarboner notre industrie en réduisant nos émissions de gaz à effet de serre de 35 % 
- Objectif 4** Produire près de 2 millions de véhicules électriques et hybrides d'ici 2030 
- Objectif 5** Produire le 1^{er} avion bas carbone 

MIEUX VIVRE

- Objectif 6** Investir dans une alimentation saine, durable et traçable 
- Objectif 7** Produire 20 biomédicaments contre les cancers, les maladies chroniques et créer les dispositifs médicaux de demain 
- Objectif 8** Placer la France en tête de la production des contenus culturels et créatifs 

MIEUX COMPRENDRE LE MONDE

- Objectif 9** Investir dans la nouvelle aventure spatiale avec notamment la production de mini-lanceurs réutilisables et de micro et minisatellites 
- Objectif 10** Investir dans le champ des fonds marins pour une meilleure compréhension du vivant 

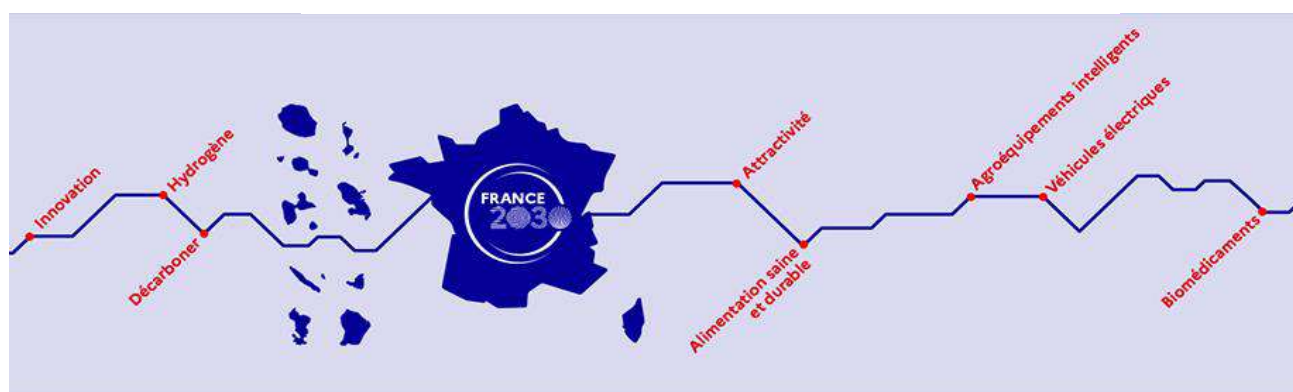


Figure 14: Objectifs de France 2030 (Source : Agence Nationale de Recherche)

Le projet s'intègre pleinement dans les ambitions de France 2030, particulièrement dans le volet de la réindustrialisation et de la réhabilitation des friches industrielles. Le projet de reconversion du site transforme une friche d'extraction polluée

en un ÉcoParc industriel moderne. En fournissant un environnement où les jeunes entreprises peuvent s'implanter et se développer, le projet répond aux besoins identifiés par France 2030 pour la création et le développement de nouvelles entreprises industrielles en France. Cette approche favorise non seulement la création d'emplois, mais aussi le développement de technologies innovantes, en phase avec la transition numérique et écologique du pays.

Concrètement, le projet d'Ecoparc 3i contribue à la réindustrialisation de la France en fournissant un espace pré-aménagé pour l'accueil de nouvelles activités industrielles. Cela est en parfaite adéquation avec les initiatives de France 2030 qui financent la création de nouvelles usines et soutiennent les startups industrielles innovantes. En effet, France 2030 met un accent particulier sur la création de "cathédrales industrielles" et sur l'émergence de sites industriels capables de répondre aux défis technologiques et environnementaux de demain.

9.5.1.1 - Les grands objectifs de l'aménagement de l'EcoParc 3i

Le projet EcoParc 3i (Innovation, Industrie, International), situé sur une friche d'extraction industrielle à Hésingue et Saint-Louis, vise à reconvertir une friche en un parc innovant rebaptisé EcoParc 3i. L'objectif est de créer un écosystème industriel et économique à vocation internationale, tout en favorisant une intégration durable au sein de l'Eurodistrict Trinationnel de Bâle, avec des connexions aux réseaux de transport routiers, ferroviaires et aériens, dont l'EuroAirport, voire fluviaux.

9.5.1.2 - Les activités cibles du projet

L'EcoParc 3i prévoit l'implantation d'activités diversifiées, offrant ainsi un large éventail d'opportunités pour des entreprises de divers secteurs. La grande industrie nécessitant des surfaces foncières importantes prêtes à l'emploi pour soutenir son développement, est particulièrement ciblée par le projet. On retrouvera également des activités à vocation industrielle de taille intermédiaire (non classées SEVESO) et leurs activités connexes ou complémentaires, des projets liés à l'innovation technologique tels que des campus numériques, des activités artisanales (PME / PMI).

De plus, le site, en permettant l'implantation de structures d'intérêt collectif, traduit une vision d'aménagement inclusive et adaptée aux besoins des futurs travailleurs et de la communauté locale. Ces installations offrent une qualité de vie aux employés et permettent aux entreprises de disposer d'un cadre de travail confortable et ergonomique.

Ainsi, en offrant des espaces pré-aménagés, de grandes tailles, l'EcoParc 3i vise à renforcer l'attractivité de la région pour les grandes entreprises de pointe, leaders dans les solutions d'automatisation et d'énergie verte. Ce type de compagnies, orientées vers la transition énergétique et les technologies de l'Industrie 4.0, pourront trouver dans l'EcoParc 3i un lieu adapté pour expérimenter des technologies écoresponsables et de nouvelles solutions industrielles.

La diversification de ces activités constitue une véritable opportunité pour les entreprises locales et extérieures de se développer dans un environnement dédié à l'Industrie 4.0. Ce site écoresponsable, aménagé à partir de la transformation d'une ancienne friche d'extraction, est spécialement conçu pour favoriser la productivité. L'acquisition de foncier dans ce cadre offre aux entreprises un espace qui soutient un développement durable et renforce leur compétitivité dans des secteurs en mutation.

9.5.1.3 - Les ambitions du projet en termes de développement économique

Les ambitions du projet EcoParc 3i en matière de développement économique sont vastes et prometteuses. En réhabilitant une friche d'extraction pour en faire un parc industriel moderne et écoresponsable, le projet se positionne comme un moteur de croissance pour la région de Saint-Louis Agglomération. Situé dans l'Eurodistrict Trinationnel de Bâle, au carrefour de la France, de la Suisse et de l'Allemagne, l'EcoParc 3i bénéficie d'une localisation stratégique qui permet de tirer parti des avantages économiques de ces trois pays. Cette position géographique unique facilite l'accès aux marchés nationaux et internationaux, offrant aux entreprises installées une porte d'entrée directe vers les flux commerciaux transfrontaliers (routiers, fluviaux, aériens, ferroviaires), et créant ainsi des synergies économiques de grande ampleur.

Le dynamisme économique apporté par cet EcoParc 3i constitue une réelle opportunité pour la création d'emplois directs, indirects et induits dans tous les secteurs d'activités visés sur le site. En France, dans le domaine de l'industrie, un emploi

permet de créer 1,5 emploi indirect et 3 emplois induits dans le reste de l'économie (Source INSEE - Les chiffres clés de l'industrie en France).

En attirant des entreprises de secteurs diversifiés, l'EcoParc 3i permettra la création de plusieurs centaines d'emplois dans la région, répondant à des besoins de main-d'œuvre qualifiée dans des domaines en pleine mutation (industrie verte, innovation, accompagnement de la transition écologique, automatisation et numérisation de l'industrie).

L'EcoParc 3i vise également à attirer des investissements nationaux et internationaux grâce à une infrastructure adaptée aux standards de l'Industrie 4.0, et à des services pensés pour favoriser la productivité des entreprises. Les lots prêts à l'emploi, associés à des démarches administratives simplifiées, permettent aux entreprises de s'installer rapidement, sans les coûts et délais d'aménagement initiaux. Cela rend l'EcoParc 3i particulièrement attractif pour les entreprises locales souhaitant moderniser leurs installations, mais aussi pour les entreprises cherchant à s'implanter sur le marché européen dans un environnement compétitif et bien connecté.

En parallèle, l'EcoParc 3i s'inscrit dans une stratégie de développement durable, en valorisant le site d'une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) et en réutilisant une ancienne friche extractive au lieu de recourir à de nouveaux terrains, contribuant ainsi à la lutte contre l'artificialisation des sols, en ligne avec les objectifs de France 2030 et l'ensemble des objectifs affichés d'économie du foncier et de limitation importante de la réduction des espaces agricoles, naturels et forestiers. Ce projet de régénération urbaine offre une réponse efficace à la rareté du foncier disponible pour les projets industriels et valorise des espaces inutilisés. Par sa conception, l'EcoParc 3i participe activement à la transition écologique, ce qui en fait un modèle de développement industriel durable pour la région.

L'EcoParc 3i représente ainsi un levier stratégique pour le développement économique et la réindustrialisation locale, en renforçant la compétitivité régionale, en attirant des investissements internationaux et en favorisant l'intégration économique transfrontalière. Grâce à cet EcoParc 3i, Saint-Louis Agglomération se dote d'un outil de dynamisation économique et sociale, qui crée un environnement propice à l'implantation d'entreprises, revitalise un espace délaissé et inscrit la région dans une dynamique de développement durable et compétitive à l'échelle européenne.

9.5.2 - L'adéquation du projet avec les objectifs de la Région Grand-Est - SRADDET

L'un des objectifs principaux du SRADDET est de renforcer l'attractivité économique de la région en stimulant la réindustrialisation. Le projet, en tant qu'Ecoparc, contribue directement à cet objectif en offrant un espace pré-aménagé pour l'installation de nouvelles entreprises industrielles. Cela permet non seulement de générer des emplois, mais aussi d'attirer des investissements dans la région. Selon les estimations, le développement de l'EcoParc 3i pourrait amener plus de 2000 emplois directs dans les prochaines années, renforçant ainsi la dynamique économique de la région Grand Est.

Le SRADDET met l'accent sur l'optimisation du foncier disponible et la réhabilitation des friches industrielles. Le projet, en convertissant une friche extractive en un parc industriel moderne, répond à l'objectif du SRADDET de mobiliser le potentiel foncier dans les zones urbanisées tout en limitant la consommation de nouveaux terrains naturels. Le projet s'inscrit également dans la stratégie de "sobriété foncière" du SRADDET, qui vise à réduire de 50 % la consommation de foncier naturel, agricole et forestier d'ici 2030.

Le site bénéficie de sa position géographique dans l'Eurodistrict trinational de Bâle, ce qui lui permet de renforcer les échanges économiques transfrontaliers avec la Suisse et l'Allemagne. Le SRADDET vise à dépasser les frontières régionales pour intégrer pleinement la région Grand Est dans un espace européen connecté. Le projet, en offrant une plate-forme industrielle à proximité immédiate de ces deux pays, joue un rôle crucial dans l'atteinte de cet objectif en facilitant les flux de marchandises et de services à l'échelle transnationale.

Enfin, le site s'inscrit dans les priorités du SRADDET en matière de développement des infrastructures et de la mobilité durable. Le site, déjà desservi par les réseaux de transport multimodaux, intègre, dans son aménagement, des projets d'extension de ces mobilités douces.

9.5.3 - L'adéquation du projet avec les objectifs du bassin de vie – SCOT Saint-Louis Agglomération

L'un des objectifs du SCOT est le développement des grands projets structurant du territoire dans lequel l'emprise du projet est fléchée en zone d'activité de type I. Pour pallier la carence en matière de foncier disponible pour l'accueil d'activités économiques de fort rayonnement et à forte valeur ajoutée pour le territoire, le SCOT prévoit la création de quatre nouvelles zones d'activités de type 1 parmi lesquelles, la zone du projet Euro3Lys dans lequel l'opération EcoParc 3i et du Quartier du Lys s'intègre. Le projet s'intègre de manière complémentaire aux pôles existants et en développement (urbains, intermédiaires et relais), en favorisant un développement économique qui ne concurrence pas l'économie régionale soutenue par les autres zones identifiées dans le SCOT.

En outre, le projet s'inscrit dans une gestion rationnelle du foncier, en cohérence avec les objectifs de développement, et la protection de la biodiversité sur le site d'implantation. L'EcoParc jouera un rôle central dans le développement d'activités industrielles, tout en répondant à des besoins locaux identifiés de développement économique.

Le projet s'intègre en outre dans l'objectif de développement des mobilités durables et de l'amélioration de l'accessibilité au sein de l'agglomération par le développement d'une infrastructure permettant une intermodalité efficace et l'accès aux transports doux, notamment pour les travailleurs de l'EcoParc.

S'agissant de la préservation et de l'intégration de l'environnement dans le projet, le site inclut des espaces verts et des corridors écologiques en cohérence avec les trames vertes et bleues identifiées par le SCOT. Le projet prévoit, des aménagements végétalisés, permettant notamment une gestion des eaux pluviales via infiltration, luttant contre l'imperméabilisation des sols, ainsi que des dispositions spécifiques de maintien et de restauration des milieux.

9.6 - L'apport du projet pour la population

9.6.1 - La création d'emplois sur le site, d'emplois indirects et d'emplois induits

Le site, avec une emprise globale de près de 70 hectares de terrain, est destiné à des activités industrielles et conçu pour accueillir une variété d'entreprises à vocation industrielle. Ces entreprises, en s'implantant sur le site, créeront des emplois directs liés à leurs activités. L'emploi direct fait référence aux employés directement embauchés et travaillant pour l'entreprise. Par exemple, si une entreprise de taille moyenne s'installe sur un lot, elle pourrait employer entre 50 et 200 personnes, selon la nature de ses activités. Avec la capacité d'accueillir plusieurs entreprises, l'EcoParc pourrait ainsi générer plusieurs centaines d'emplois directs, notamment dans des secteurs tels que la production industrielle, la maintenance, l'innovation et les services associés.

Les emplois indirects sont générés par l'ensemble de la chaîne de valeur qui soutient les activités des entreprises installées sur le site, incluant les fournisseurs, les prestataires de services, et les sous-traitants. Les entreprises industrielles qui s'implantent sur le site du projet auront besoin de divers biens et services pour leurs opérations quotidiennes. Cela inclut l'approvisionnement en matières premières, en composants, et en équipements, ainsi que la maintenance des installations et des infrastructures. Les entreprises locales qui fournissent ces biens et services bénéficieront directement de l'activité générée par l'EcoParc, créant ainsi des emplois dans ces secteurs. Par exemple, une entreprise industrielle nécessitant des composants spécifiques pour sa production entraînera un besoin accru de production dans les entreprises locales ou régionales, stimulant ainsi l'emploi dans ces secteurs.

Les emplois induits sont ceux créés indirectement par les activités économiques du projet. Ils résultent de l'augmentation de la demande de biens et services locaux engendrée par les employés directs des entreprises présentes sur le site. Ces emplois peuvent inclure des postes dans les commerces, les services de restauration, le transport, l'éducation, et les services de santé.

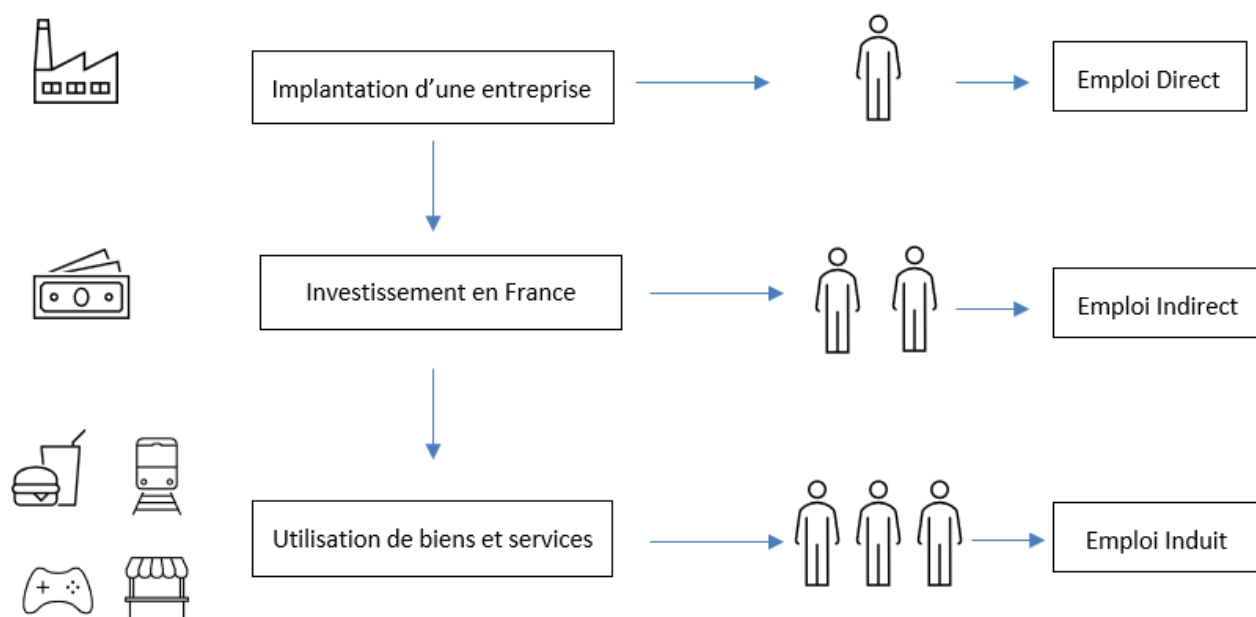


Figure 15 : Schématisation des interactions entre emploi Direct - Indirect - Induit (Source : INSEE – chiffres-clés de l'industrie en France)

En France, dans le domaine de l'industrie, un emploi permet de créer 1,5 emploi indirect et 3 emplois induits dans le reste de l'économie (Source INSEE - Les chiffres clés de l'industrie en France)

9.6.2 - Une optimisation des déplacements domicile-travail

En accueillant des entreprises dans une zone périphérique bien connectée, l'EcoParc contribue à décongestionner les centres-villes voisins, comme Saint-Louis et Bâle, en maintenant le trafic en périphérie, hors des zones urbaines denses. Cette implantation en périphérie urbaine contribue à une diminution des temps de trajet domicile-travail pour les employés, optimisant ainsi leurs déplacements quotidiens et favorisant un meilleur équilibre entre vie professionnelle et personnelle.

Le site bénéficie d'une excellente accessibilité grâce à une liaison Nord-Sud reliant directement les grands axes routiers au parc industriel. Les infrastructures de l'EcoParc incluent des aménagements dédiés aux mobilités douces, tels que des pistes cyclables et des trottoirs, facilitant l'utilisation de moyens de transport non motorisés. Ces mobilités cyclables, projetées sur le site, s'intègrent dans un schéma global de pistes cyclables reliant les centres urbains périphériques, permettant un accès fluide et sécurisé au site par les mobilités douces. Ces aménagements offrent aux employés et utilisateurs la possibilité de se déplacer facilement entre les centres urbains limitrophes et le site du projet, réduisant ainsi la dépendance à la voiture pour les trajets courts.

En complément, le projet prévoit une desserte renforcée par les transports en commun, notamment avec la future extension de la ligne de tram 3 de Héringue depuis son terminus actuel à la gare. Cette connexion offrira aux employés des alternatives pratiques à la voiture, contribuant à réduire les émissions de CO² et à optimiser les trajets domicile-travail.

9.7 - L'intérêt urbanistique, paysager et environnemental du projet

9.7.1 - Le respect des principes de développement durable

Le projet s'est organisé dans le respect des intérêts environnementaux majeurs du site. Il s'articule de manière cohérente, en préservant de tout aménagement les zones à forte valeur environnementale.

L'environnement est au cœur de la réflexion menée pour l'aménagement de la zone. Les opérations de préservation, de restauration et de renaturation écologiques, ainsi que la conservation des boisements et des espaces verts, témoignent d'un engagement fort en faveur de la protection des ressources locales et de la préservation de la biodiversité.

En incorporant des espaces verts et des réseaux écologiques, le projet favorise l'implantation d'industries dans un cadre paysager naturel, augmentant l'attractivité du site et s'intégrant dans une démarche de transition vers le développement de foncier industriel en cohérence avec les enjeux climatiques. Cette approche est essentielle pour permettre un développement harmonieux entre activité humaine et respect de l'environnement.

Le projet prévoit notamment au sein de son aménagement, la création, la préservation et l'amélioration de corridors écologiques permettant le maintien des continuités faunistiques et floristiques. Le projet intègre également des infrastructures destinées aux mobilités douces, telles que des pistes cyclables et des aires de déambulation pour les piétons.

L'aménagement projeté favorise une approche de sobriété foncière, notamment avec la réutilisation d'une friche industrielle extractive, en ligne avec les objectifs de France 2030 pour la réindustrialisation durable. Ce projet EcoParc 3i incarne une transformation exemplaire d'une friche en un parc industriel moderne, contribuant à la revitalisation économique de la région et s'inscrivant dans une démarche écologique et durable.

9.7.2 - Une prise en compte de la qualité paysagère à l'entrée des villes

Le projet prévoit une prise en compte significative de la qualité paysagère à l'entrée des villes, particulièrement le long de l'autoroute A35, en intégrant plusieurs aménagements qui visent à améliorer l'esthétique, la fonctionnalité écologique, et la perception visuelle du site dans le paysage.

L'autoroute A35 constitue une entrée emblématique pour la ville de Héringue et de Saint-Louis et l'agglomération trinationale. Pour transformer ce paysage actuellement perçu comme peu valorisé et routier en une séquence urbaine et paysagère de qualité, plusieurs mesures sont prévues par le projet :

- Aménagement de Talus et Végétation : pris en charge par le projet 5A3F.
- Corridor Écologique : Un corridor écologique est prévu le long de l'A35, ce qui permet non seulement de conserver les continuités faunistiques et floristiques, mais aussi d'intégrer ce couloir vert dans le paysage urbain du site.
- Traitement des Nuisances Sonores : Les talus végétalisés contribueront à réduire l'impact sonore sur les espaces extérieurs et les cœurs d'îlots.

10 - ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU AVEC LES DOCUMENTS SUPERIEURS

10.1 - Rappel réglementaire

Le SCOT doit être compatible avec, notamment :

- les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET),
- les chartes des parcs naturels régionaux,
- les objectifs de protection et les orientations des chartes des parcs nationaux,
- les schémas d'aménagement et de gestion des eaux,
- le schéma régional de cohérence écologique,
- le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (liste non exhaustive).
- Les objectifs de gestion des risques d'inondation des PGRI (Plans de Gestion des Risques d'Inondation).

Les articles L131-1 et L131-2 du Code de l'Urbanisme rappellent ces obligations, garantissant la cohérence entre les documents d'urbanisme et les politiques territoriales.

10.2 - Compatibilité et prise en compte du SRADDET Grand Est

Le SRADDET Grand Est, adopté le 24 janvier 2020, est un document fixant des objectifs pour l'aménagement durable du territoire à moyen et long terme de la Région. Il simplifie et clarifie le rôle des collectivités territoriales en attribuant à la Région un rôle majeur. Il rationalise les documents existants en intégrant plusieurs schémas sectoriels pour une meilleure coordination des politiques publiques. Il fixe des objectifs en matière d'équilibre territorial, infrastructures, désenclavement rural, habitat, gestion de l'espace, transports, énergie, climat, biodiversité, et gestion des déchets. Cette stratégie est coconstruite avec les collectivités, l'État, et divers acteurs.

La mise en compatibilité du SCOT est compatible avec le SRADDET.

10.3 - Compatibilité avec le SRCE du SRADDET

La trame verte et bleue du SCOT reprenant les éléments du SRCE n'est pas remise en cause par la présente mise en compatibilité.

10.4 - Compatibilité avec le SDAGE Rhin-Meuse

Le SDAGE 2022-2027 est entré en vigueur le 18 mars 2022.

Il définit les objectifs et les grandes orientations pour une gestion équilibrée des ressources en eau. Les « Orientations fondamentales et dispositions » du SDAGE sont déclinées à travers six grands thèmes :

- Eau et santé
- Eau et pollution
- Eau, nature et biodiversité
- Eau et rareté
- Eau et aménagement du territoire
- Eau et gouvernance

La mise en compatibilité du SCOT est compatible avec le SDAGE.

10.5 - Compatibilité avec le SAGE III-Nappe-Rhin

Le SAGE III-Nappe Rhin a été approuvé par arrêté préfectoral le 01 juin 2015 et définit des orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de la ressource en eau d'un point de vue local.

La mise en compatibilité du SCOT est compatible avec le SAGE.

11 - MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION MISES EN ŒUVRE PAR LE PLU AU REGARD DE L'INCIDENCE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT

11.1 -Description de la séquence ERC

La démarche "Éviter-Réduire-Compenser" (ERC) est un principe réglementaire intégré dans l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme. Dans un SCOT, cette démarche permet d'identifier en amont les zones stratégiques à développer et à préserver en évitant de cibler à l'urbanisation certains espaces sensibles, de réduire les effets négatifs par des mesures adaptées déclinables à l'échelle locale, et en dernier recours, de compenser les impacts résiduels par des actions de restauration ou de gestion écologique applicable localement.

A l'échelle d'un SCOT, la démarche ERC peut se décliner sous la forme suivante :

- Evitement = (Action prioritaire - Agir en amont) : Supprimer totalement l'impact environnemental en adaptant la planification.
 - Ne pas prévoir d'ouvrir à l'urbanisation les zones à forts enjeux écologiques (zones humides, forêts, continuités écologiques...).
 - Sanctuariser certains Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF).
 - Intégrer la Trame Verte et Bleue dans les documents communaux.
 - Favoriser la densification urbaine et la réutilisation des friches au lieu de l'extension urbaine.
- Réduction = (Action corrective – Limiter les impacts) : Atténuer l'impact environnemental des planifications qui ne peuvent être évités.
 - Encourager des modes constructifs plus respectueux de l'environnement (ex. : matériaux biosourcés, désimperméabilisation).
 - Prévoir des orientations pour l'urbanisation intégrant des exigences environnementales.
- Compensation = (Dernier recours – Restaurer ou recréer des milieux) : Restaurer ou recréer des écosystèmes pour contrebalancer les impacts résiduels.
 - Intégrer des mesures compensatoires déclinables à l'échelle locale dans les PLU (ex. : renaturation d'espaces dégradés, plantations compensatoires via les OAP des PLU).

11.2 -Synthèses des mesures ERC appliquées à la mise en compatibilité du SCOT

Dans le cadre de la présente évolution du SCOT, les mesures ERC projeté par le SCOT en vigueur ne sont pas modifiées, et sont suffisantes pour atteindre les objectifs de la démarches ERC de la présente mise en compatibilité. Ces mesures, s'attachant à certains volets spécifiques de la mise en compatibilité sont reprises ci-dessous.

THEMATIQUES	MESURES PRISES PAR LE DOO SCOT
Consommation foncière	E1 : Évitement géographique – Étude de capacité foncière pour identifier le site optimal, désignation du site projet comme seule opportunité disponible.
Consommation foncière	E2 : Changement de vocation d'une zone – Requalification d'une zone commerciale en zone industrielle conformément aux objectifs du SCOT.
Climat	[P 56] Intégration de mesures dans les PLU pour réduire l'impact climatique. [P 57] Encourager le développement et l'utilisation des mobilités douces.
Milieu naturel et zones humides	[P 42] Protection des noyaux de biodiversité. [P 43] Maintenir et restaurer les corridors écologiques. [P 44] Préserver les éléments de nature ordinaire. [P 45] Préserver de l'urbanisation les zones humides. [P 46] Maintenir et renforcer des espaces de respiration.
Tourisme	[P 19] Développer et diversifier l'offre d'hébergement touristique. [P 20] Développer des zones d'attractivité touristique.
Paysage	[P 13] Projeter des aménagements qualitatifs des zones d'activités. [P 53] Conserver les éléments structurants du grand paysage. [P 54] Respecter les formes urbaines et le patrimoine architectural. [P 55] Aménager et valoriser des espaces verts.
Mobilités douces	[P 4] Accompagner le développement du réseau de transport en commun. [P 24] Prioriser le développement urbain dans les secteurs desservis. [P 25] Renforcer le réseau de transports en commun. [P 26] Favoriser l'intermodalité. [P 27] Développer les modes de déplacements doux.
Infrastructures de transport	[P 3] Renforcer les infrastructures de transport ferroviaire. [P 5] Anticiper les évolutions du réseau routier structurant.
Risques technologiques et pollution des sols	[P 60] Intégration dans les PLU des plans de prévention des risques. [P 61] Localisation des sites et sols pollués. [P 62] Réduction de l'exposition à la pollution de l'air par des écrans végétaux.
Ambiance sonore	[P 63] Intégration dans les documents d'urbanisme de mesures de réduction des nuisances sonores (murs antibruit, revêtements absorbants, zones tampons végétalisées).

12 - AUTEURS DE L'ACTUALISATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La présente actualisation de l'évaluation environnementale a été réalisée par la société SERUE Ingénierie :



SERUE Ingénierie

4 rue de Vienne – Schiltigheim

B.P. 70008

67013 STRASBOURG CEDEX

Tél : 03.88.33.60.20

12.1 -Les rédacteurs de l'étude

IDENTITE DE LA SOCIETE	AUTEUR(S)	QUALIFICATIONS-EXPERIENCE	ROLE DANS LA REDACTION DE L'ETUDE
SERUE Ingénierie	Céline BARUTHIO	Cheffe de projet environnement et procédures réglementaires	Rédacteur principal et relecteur
SERUE Ingénierie	Julia BONADIO	Cheffe de projet environnement et procédures réglementaires	Rédacteur
SERUE Ingénierie	Louise DEBOEUF	Chargée d'études environnementales - écologue	Rédacteur
SERUE Ingénierie	Julian LAGANA	Chef de projet Bilan Carbone	Rédacteur
SERUE Ingénierie	Nicolas SPECKLIN	Cartographe	Cartographe

13 - LISTE DES ANNEXES

Annexe 1. Aucune annexe au présent document