



COLLECTIVITE TERRITORIALE



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 TERRITOIRE
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

Mise en compatibilité de l'étude d'entrée de ville

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-Notice de mise en compatibilité\VR-24-034-APA-Notice de mise en compatibilité-Etude Entrée de Ville-IndB.docx

SOMMAIRE

1 -	CONTEXTE DE L'ETUDE D'ENTREE DE VILLE SUR LES TERRITOIRES DE SAINT-LOUIS ET HESINGUE.....	8
2 -	ETAT DES LIEUX	12
2.1 -	Perception du territoire	15
2.2 -	Paysage architectural.....	16
2.3 -	Le contexte topographie	17
2.4 -	Contraintes liées aux infrastructures	24
2.5 -	Les mobilités	27
2.6 -	Les nuisances sonores	28
2.7 -	Les pollutions sur le site	32
2.8 -	Les risques identifiés sur le site.....	36
2.8.1 -	Risques naturels.....	36
2.8.2 -	Risques technologiques	38
2.9 -	Les enjeux écologiques autour du site	38
3 -	PRISE EN COMPTE DES ENJEUX VIA L'OPERATION ECOPARC 3I.....	42
3.1 -	Qualité de l'urbanisme et des paysages.....	42
3.2 -	Qualité architecturale	46
3.3 -	Sécurité, risques et nuisances	47
3.3.1 -	Sécurisation des accès et des flux	47
3.3.2 -	Gestion des risques de pollution.....	49
3.3.3 -	Gestion des nuisances liées au bruit	50
3.3.4 -	Gestion des risques naturels et technologiques	51
3.4 -	Préservation et valorisation des écosystèmes	51
4 -	TRADUCTION REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME MIS EN COMPTABILITE	57
5 -	ANNEXE.....	60

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Synthèse de l'étude d'entrée de ville des PLU de Saint-Louis et Hésingue (Urban Act) applicable	10
--	----

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1.	Pas d'annexe au présent document	60
-----------	--	----

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'aménagé
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 - CONTEXTE DE L'ETUDE D'ENTREE DE VILLE SUR LES TERRITOIRES DE SAINT-LOUIS ET HESINGUE

De part et d'autre des infrastructures routières présentant un trafic important et notamment des autoroutes, une distance inconstructible est imposée pour l'implantation des constructions de part et d'autre de ces emprises.

Comme indiqué dans le code de l'urbanisme en vigueur, cette distance est mesurée à partir de l'axe de l'infrastructure de transport.

Article L111-6 Code de l'Urbanisme¹ :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

Ainsi, en application du Code de l'Urbanisme, une bande d'inconstructibilité s'applique de part et d'autre de l'A35 sur une profondeur de 100 m, et de part et d'autre de la RD105 sur une profondeur de 75 mètres en dehors des secteurs déjà urbanisés.

Cette distance d'inconstructibilité peut être réduite si le document d'urbanisme dispose de l'étude spécifique dite « Loi Barnier » permettant de réduire cette distance d'implantation.

Le contenu de cette étude spécifique est défini par l'article L.111-8 du code de l'urbanisme² :

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Pour rendre constructible une partie de cette bande, le dispositif dit Loi Barnier invite les communes à édicter, aux abords des grandes infrastructures routières, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des aspects suivants :

- nuisances
- sécurité
- de la qualité architecturale
- qualité de l'urbanisme et des paysages.

Conformément aux articles L111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme, la présente étude d'entrée de ville, intégrée aux PLU de Hésingue et de Saint-Louis, constitue le cadre réglementaire de cette dérogation, en apportant une justification argumentée et contextualisée de la compatibilité du projet d'aménagement de l'EcoParc 3i avec les objectifs précités.

L'étude d'entrée de ville existante a été établie dans le cadre du précédent projet d'aménagement du Technoport, aujourd'hui remplacé par le projet d'EcoParc 3i. Cette étude a permis, conformément aux dispositions de la loi dite « Loi Barnier » (articles L111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme), de justifier l'ouverture à l'urbanisation de secteurs situés dans les bandes réglementaires d'inconstructibilité situées en bordure de deux infrastructures majeures : l'autoroute A35 et la route départementale RD105.

Concrètement, l'étude initiale a permis d'introduire dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Hésingue et de Saint-Louis une dérogation motivée à la règle générale d'inconstructibilité sur :

- une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute A35 ;

¹ Version en vigueur au 26/08/2024

² Version en vigueur au 26/08/2024

- – une bande de 75 mètres de part et d'autre de la RD105.

À l'issue de l'étude, ces distances ont été réduites pour permettre l'aménagement du secteur, dans le respect des critères imposés par la loi, à savoir : la qualité architecturale des constructions, l'intégration urbaine et paysagère, la prise en compte des enjeux environnementaux et écologiques, ainsi que les exigences en matière de sécurité, de gestion des risques et de nuisances.

Les distances constructibles admises suite à l'étude initiale sont les suivantes :

- – à 35 mètres en retrait de la RD105 (au lieu de 75 mètres) ;
- – à 50 mètres en retrait de l'A35 (au lieu de 100 mètres).

La présente étude ne remet pas en cause ces distances déjà intégrées dans les documents d'urbanisme approuvés. Elle ne modifie donc ni les emprises ni les reculs constructibles précédemment validés. Son objet est exclusivement la mise à jour du contenu de l'étude d'entrée de ville afin de le rendre cohérent avec le nouveau programme d'aménagement porté par le projet EcoParc 3i, en lieu et place du précédent projet de « Technoport ».

	ETAT DES LIEUX	ENJEUX	CONTRAINTES	PARTI PRIS D'AMÉNAGEMENT	TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE
QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE	1.1 VUES et PERCEPTION DU TERRITOIRE Une autoroute qui tourne le dos au grand paysage	Passer d'un paysage muet et confidentiel à une séquence urbaine et paysagère emblématique qui annonce l'entrée de ville d'Héringue et de l'agglomération trinationale	Passage du Liesbach et horizons sur le grand paysage à magnifier	>> Trois types de séquences selon l'intérêt écologique du lieu : - A : Construction en vitrine sur l'A35 - B : Pas de construction, préservation du paysage - C : Construction d'une architecture intégrée dans le paysage	
	1.2 MOBILITES - Un secteur peu urbanisé dédié à la voiture - Une rupture physique forte entre deux polarités urbaines majeures : aéroport et gare - Une offre faible en TC et peu de parcours pour piétons et vélos	Améliorer la desserte du territoire au profit de toutes les mobilités et favoriser l'intermodalité	Accessibilité et franchissements	>> Création de nouvelles voiries et cheminements doux afin de mieux desservir le secteur >> Favoriser le développement urbain autour des TC	
	1.3 CONTRAINTES De nombreuses contraintes et servitudes à intégrer dans le projet urbain et paysager	Intégrer le projet d'extension ferrée de l'Euroairport et l'emprise réservée pour la création d'une bretelle d'autoroute Créer une forme urbaine compatible avec les contraintes de sécurité de l'aéroport Intégrer les servitudes radioélectriques	servitude foncière (DDT68) Contraintes de hauteurs (DDT68) Obstruction radioélectriques (DDT68)	>> Intégration des projets d'infrastructure dans le projet urbain : viaduc voie ferrée >> Maîtrise de la hauteur et de l'implantation des bâtiments : respect des plafonds de hauteur >> Hauteur du bâti limitée à 20m dans la servitude d'obstruction radioélectrique	voir «Servitudes» voir «Servitudes»
QUALITÉ ARCHITECTURALE	1.4 PAYSAGE ARCHITECTURAL dernier espace naturel avant l'urbain et dernier espace urbain avant la nature	Conserver le caractère paysager du secteur tout en intégrant des éléments d'urbanité forts en entrée de ville	Valeur écologique et paysagère	>> Un grand parc habité : Construire là où la valeur écologique du site est la plus faible, préserver les zones les plus riches d'un point de vue écosystémique >> Une architecture-paysage >> Une densité maîtrisée	voir «Caractéristiques des bandes d'aménagement»
CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES ET ÉCOLOGIQUES	1.5 SOLS - un topographie marquée en raison de l'ancienne activité de gravière	- Intégrer les contraintes topographiques dans le projet urbain et paysager - Renaturer et restaurer les sols pour permettre de nouveaux usages au site et l'ouvrir au public		>> La renaturation des sols comme fondement de la stratégie urbaine >> Projet de confinement et de paysagement du Baggerloch	
	1.6 EAU Réseau hydrogéologique important (Liesbach et Lertzbach) et nappe phréatique affleurante	- Conserver la continuité du fonctionnement hydrographique - Faire des cours d'eau un élément structurant du projet urbain - Intégrer les contraintes hydrogéologiques dans les projets de construction, notamment celle avec sous-sols	- Périmètre de protection éloignée des captages d'AEP : restrictions sur l'installation d'activités polluantes au nord du secteur - Côte des plus hautes eaux de la nappe phréatique (Etude ANTEA 1997)	>> L'eau un ingrédient essentiel de l'aménagement paysager - les berges des cours d'eau valorisées - système de prairies humides et étagées pour un paysage variable selon les saisons et les régimes de pluies	
	1.7 FAUNE ET FLORE Un espace relais entre des sources de biodiversité	Intégrer la trame écosystémique dans le projet urbain	- Servitude de corridor écologique (SRCE) - Passage du Liesbach	>> Un projet d'aménagement qui améliore les qualités écologiques du secteur à travers un nouveau parc et une architecture paysagée	voir «Caractéristiques des bandes d'aménagement»
	1.8 NUISANCES SONORES	Diminuer l'impact des nuisances sonores une implantation judicieuse des bâtiments et des réponses architecturales et paysagères adéquates	- Mesures à prendre dans les périmètres de protection (PEB) liés à l'autoroute et aux voies ferrées - Impossibilité de construire dans les zones A, B et C du PEB lié à l'aéroport	>> Éviter l'exposition directe des usagers aux nuisances sonores >> Se servir des talus plantés et des programmes infrastructurels (parkings, gares, livraisons, stockage...) comme barrière acoustique >> Orienter les bâtiments de manière à atténuer le bruit en cœur d'îlot et dans les espaces extérieurs >> Traiter les nuisances acoustiques au sein des nouveaux bâtiments	
SÉCURITÉ	1.9.SECURITE Dysfonctionnement routier : remontée de files et saturation de l'échangeur	Améliorer la sécurité sur les axes principaux et diminuer la part modale de la voiture	- Flux croissants à intégrer - Ruptures provoquées par les franchissements	>> Réflexion élargie sur le maillage secondaire et local pour désengorger les axes principaux et améliorer la lisibilité des flux >> Renforcer les réseaux de pistes cyclables et valoriser la place du piéton	

Figure 1 : Synthèse de l'étude d'entrée de ville des PLU de Saint-Louis et Héringue (Urban Act) applicable

L'objectif de la présente mise en compatibilité est de mettre à jour l'étude d'entrée de ville existante, conformément à la nouvelle vocation de la friche extractive dite de l'ancien « Technoport », en actualisant ses quatre volets réglementaires :

- le volet relatif à la qualité architecturale
- le volet relatif à la qualité urbaine et paysagère
- le volet relatif aux nuisances induites par le projet
- le volet relatif à la sécurité et à la prévention des risques.

À ces volets est adjoint un volet complémentaire portant spécifiquement sur la prise en compte des enjeux environnementaux spécifiques au volet écologique, compte tenu de la sensibilité du site et de l'évolution du projet vers une vocation à dominante industrielle (EcoParc 3i).

Le tableau de synthèse présenté en Figure 1 sera actualisé afin de refléter les caractéristiques et la prise en compte du nouveau projet d'aménagement de l'EcoParc 3i, notamment dans les documents d'urbanisme à travers l'étude des 4 critères précédents. Les éléments constitutifs ayant permis d'élaborer ce tableau sont détaillés dans les sections suivantes.

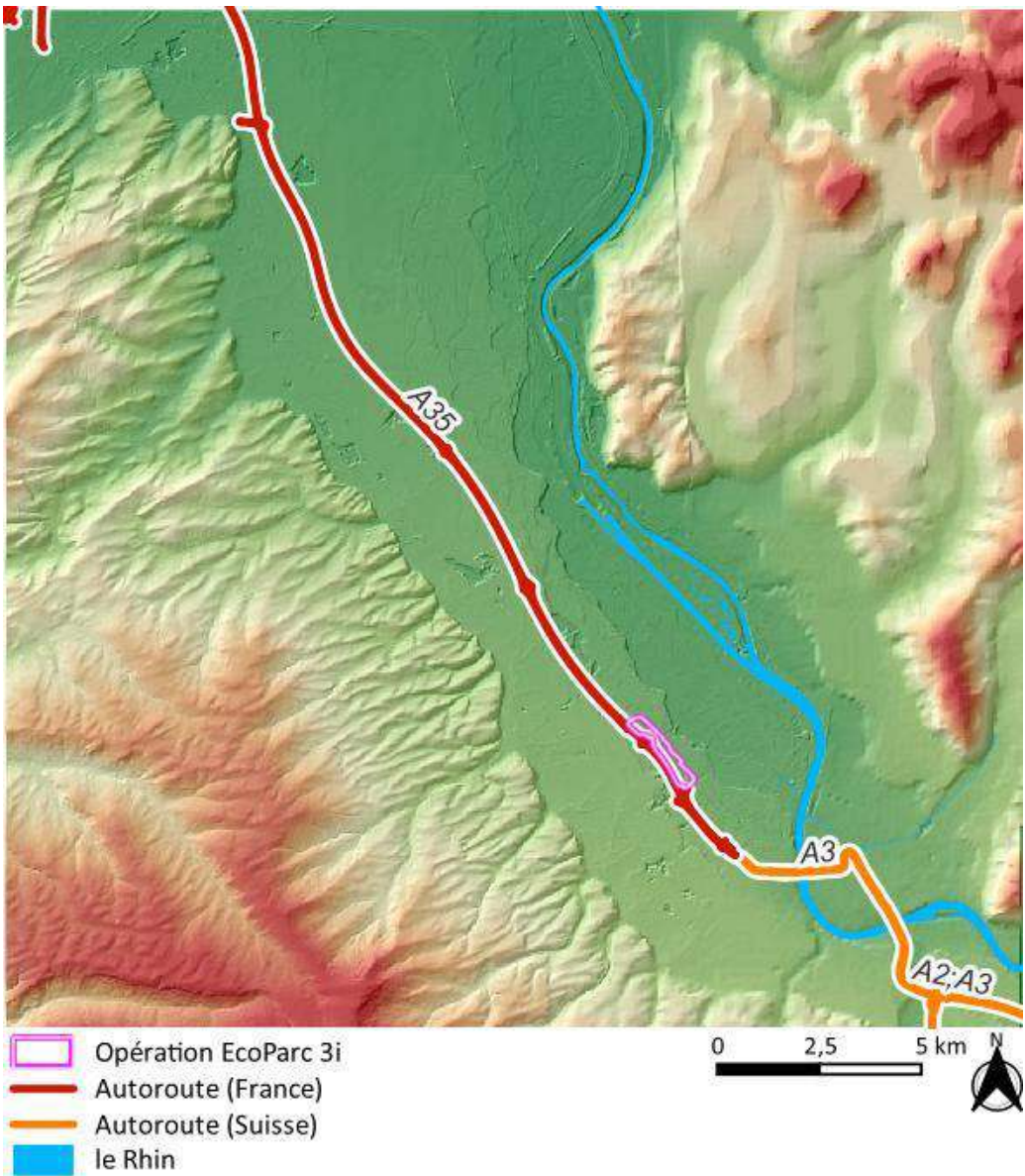
La présente étude a été conçue pour être lue de manière autonome, indépendamment de l'étude d'entrée de ville antérieure, devenue obsolète du fait de l'évolution du projet initialement prévu sur le site du « Technoport ». En ce sens, la présente version annule et remplace l'étude précédente, en intégrant les nouvelles données, orientations et ambitions du projet d'EcoParc 3i.

2 - ETAT DES LIEUX

Le site s'insère dans un paysage d'envergure, entre les massifs des Vosges, du Jura et de la Forêt Noire, marquant une transition entre le Sundgau et la plaine du Rhin. Il se situe dans le périmètre de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, un territoire fortement urbanisé et structuré par de grands axes de communication. L'autoroute A35, qui longe la vallée du Rhin, est implantée sur des terrasses alluviales, offrant un belvédère naturel sur le paysage environnant. Cependant, son encaissement et la présence de talus boisés atténuent la perception directe des caractéristiques paysagères du secteur, notamment à proximité de l'EuroAirport, où les infrastructures de transport (autoroute, voies ferrées et emprises aéroportuaires) fragmentent l'unité du paysage.

De plus, l'aménagement de la zone de l'EcoParc 3i (anciennement site du Technoport) est marqué par des transformations successives, ayant modifié les dynamiques écologiques et visuelles du site. Le Liesbach et le Lertzbach, cours d'eau locaux, jouent un rôle structurant dans la composition paysagère et constituent des corridors écologiques essentiels au maintien de la biodiversité ; ils alimentent tous deux la Petite Camargue alsacienne. La végétation présente, comprenant des friches herbacées et des boisements rudéraux, contribue à l'intégration paysagère du site malgré l'artificialisation progressive de l'environnement immédiat.

Grand Paysage (topographie) de part et d'autre de l'A35

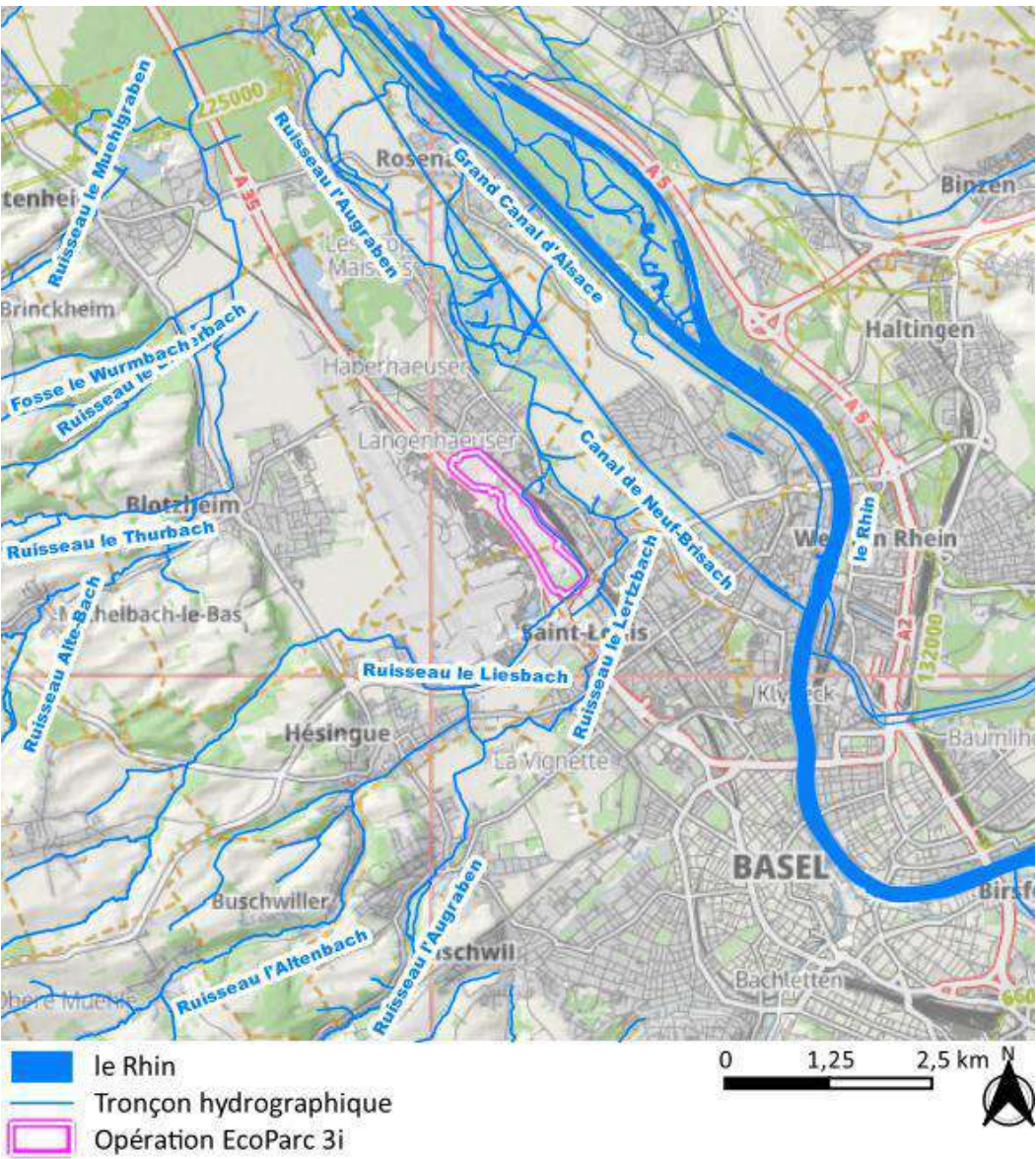


Données: IGN, BD Topo, BD Alti; OSM

Réalisé le: 2025-02-18

Collines du Sundgau

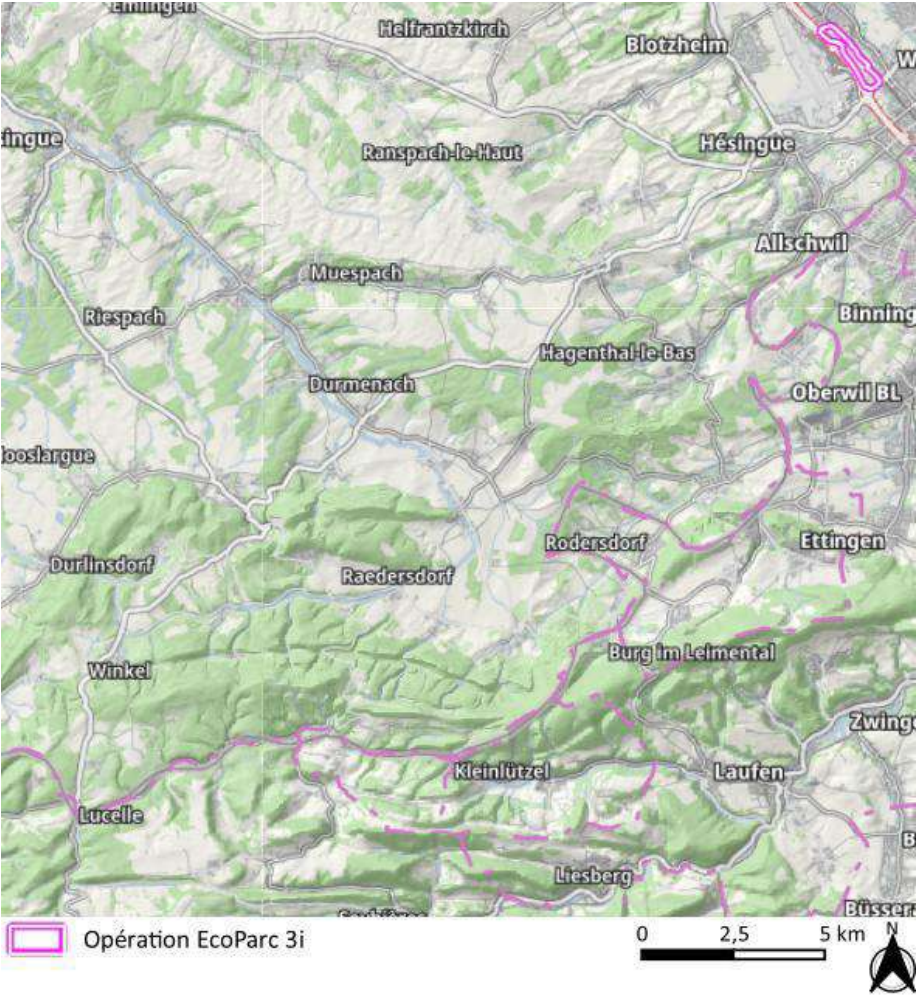
Cours d'eau structurant du territoire



Données: IGN, BD Topo, BD Alti; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

Petite Camargue



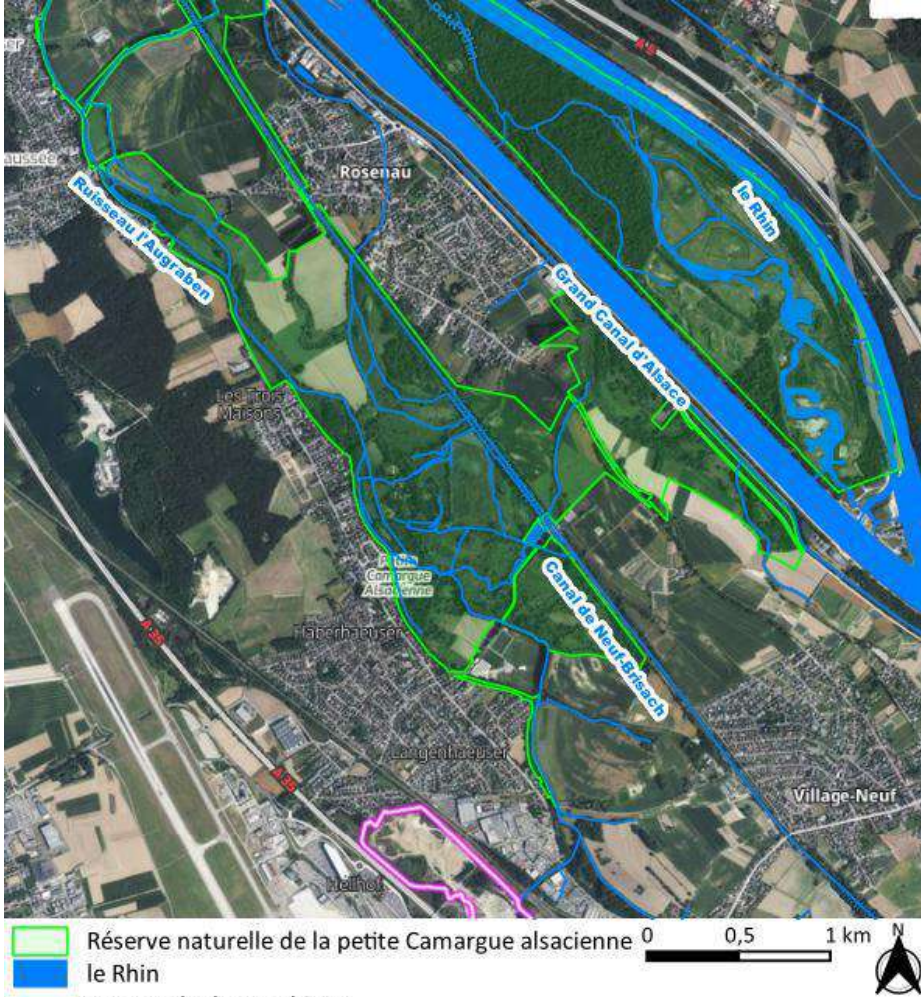
Données: IGN, BD Topo, BD Alti; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19



Données: IGN, BD Topo, BD Alti; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19



Données: IGN, BD Ortho, BD Topo; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

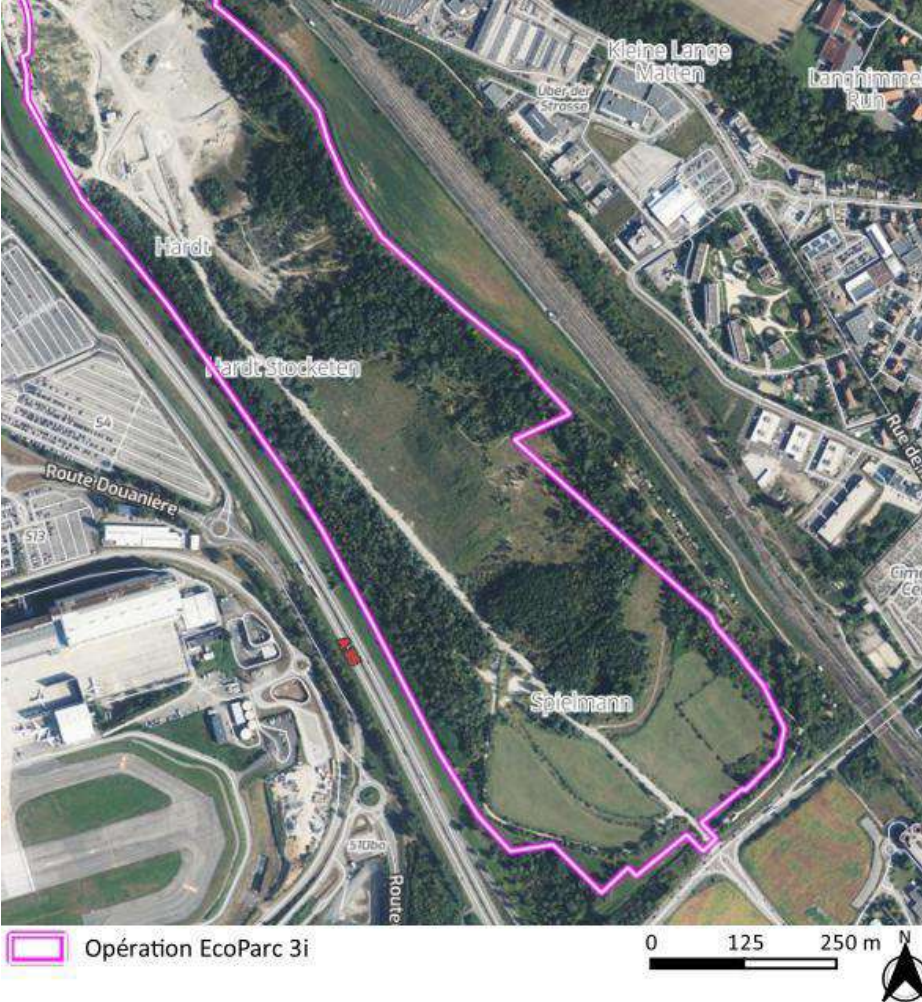
Site de l'EcoParc (Nord)



Données: IGN, BD Ortho; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

Site de l'EcoParc (Sud)



Données: IGN, BD Ortho; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

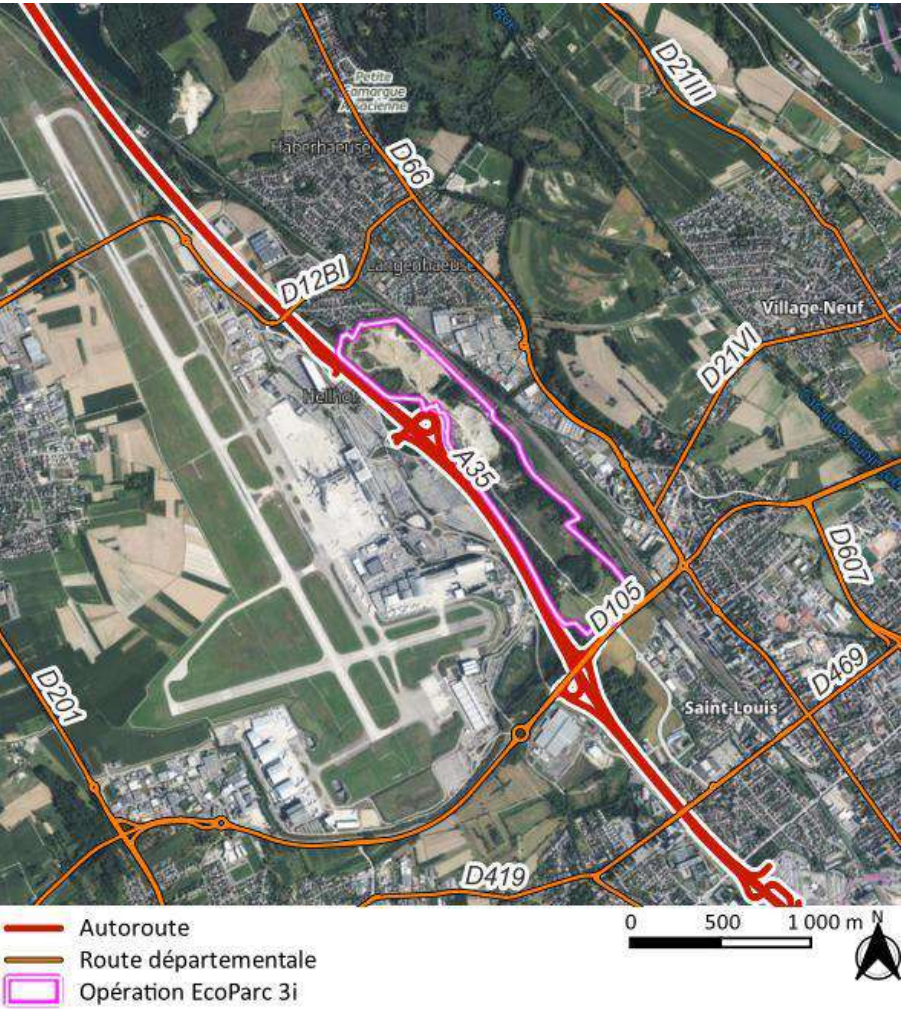
Site du Quartier du Lys



Données: IGN, BD Ortho; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

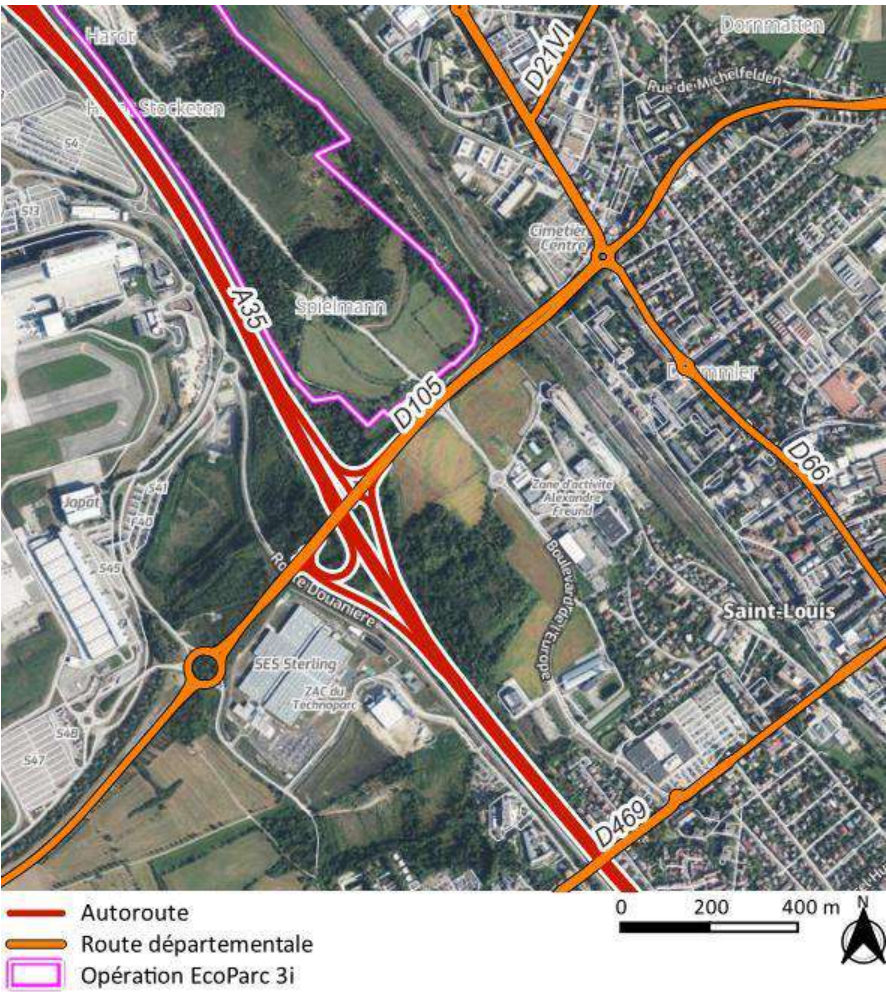
Autoroute A35



Données: IGN, BD Ortho, BD Topo; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

RD105



Données: IGN, BD Ortho, BD Topo; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

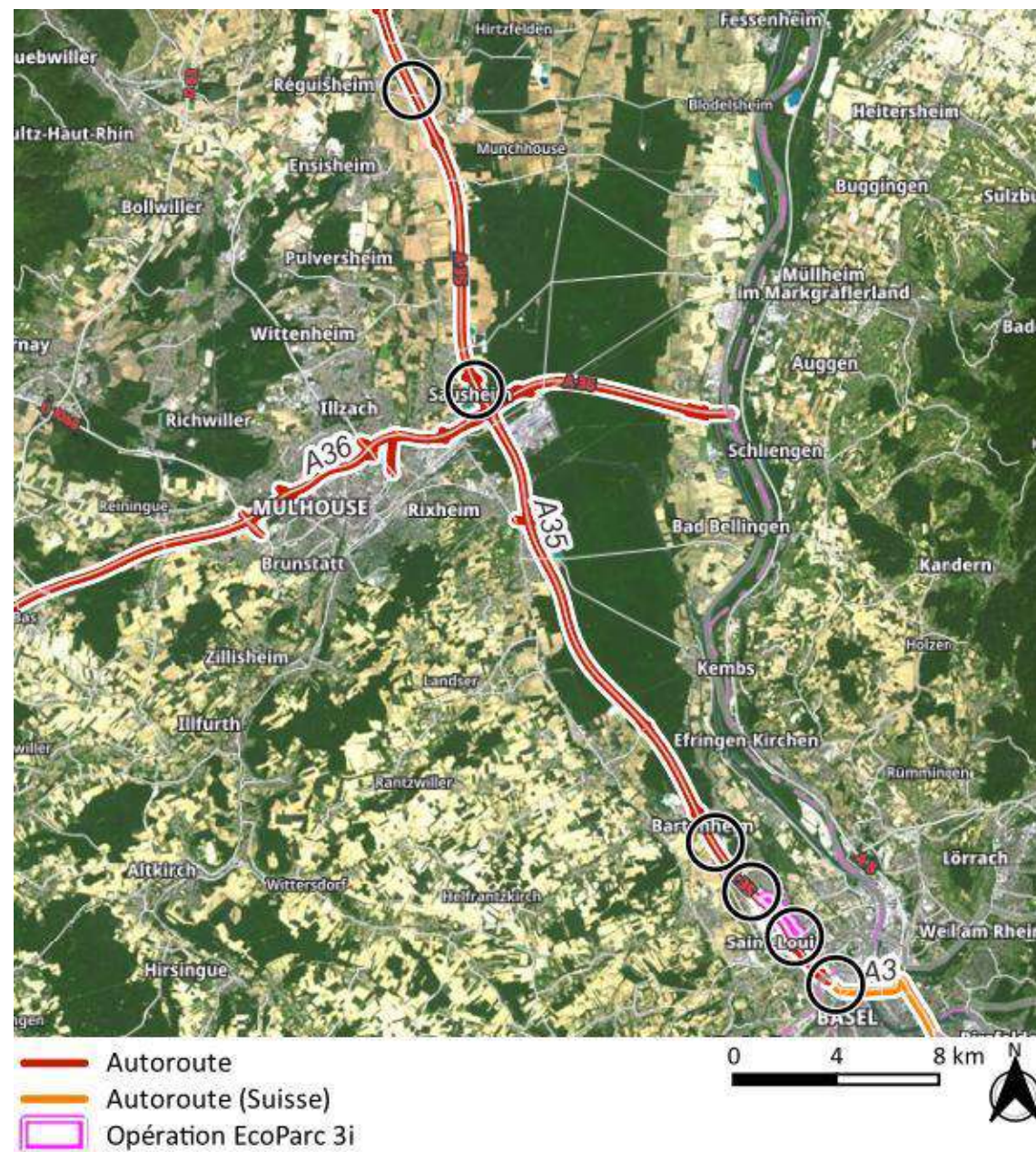
2.1 - Perception du territoire

L'agglomération bâloise présente une grande diversité de paysages, alternant espaces naturels, zones agricoles et infrastructures urbaines. Le secteur d'étude s'inscrit dans cette dynamique, mais l'entrée d'agglomération demeure peu valorisée, marquée par un caractère très routier et un paysage fragmenté par les infrastructures de transport.

Séquence paysagère le long de l'autoroute A35 (Source: Etude d'entrée de ville – PLU Hémingue et Saint-Louis)

Photos associés (Source : Etude d'entrée de ville PLU Saint-Louis et Hémingue)





2.2 - Paysage architectural

Depuis l'A35, l'environnement architectural est dominé par des bâtiments à vocation industrielle et logistique, en lien avec les activités économiques du secteur. Les principaux éléments visibles comprennent :

- Des entrepôts et locaux industriels, implantés le long des axes de circulation, notamment ceux associés aux zones d'activités voisines et Suisse.
- Les infrastructures de l'EuroAirport, dont les terminaux, hangars et parkings, qui structurent le paysage visuel en bordure de l'autoroute.

Paysages alentours du site (Source Photo : Urban Act)



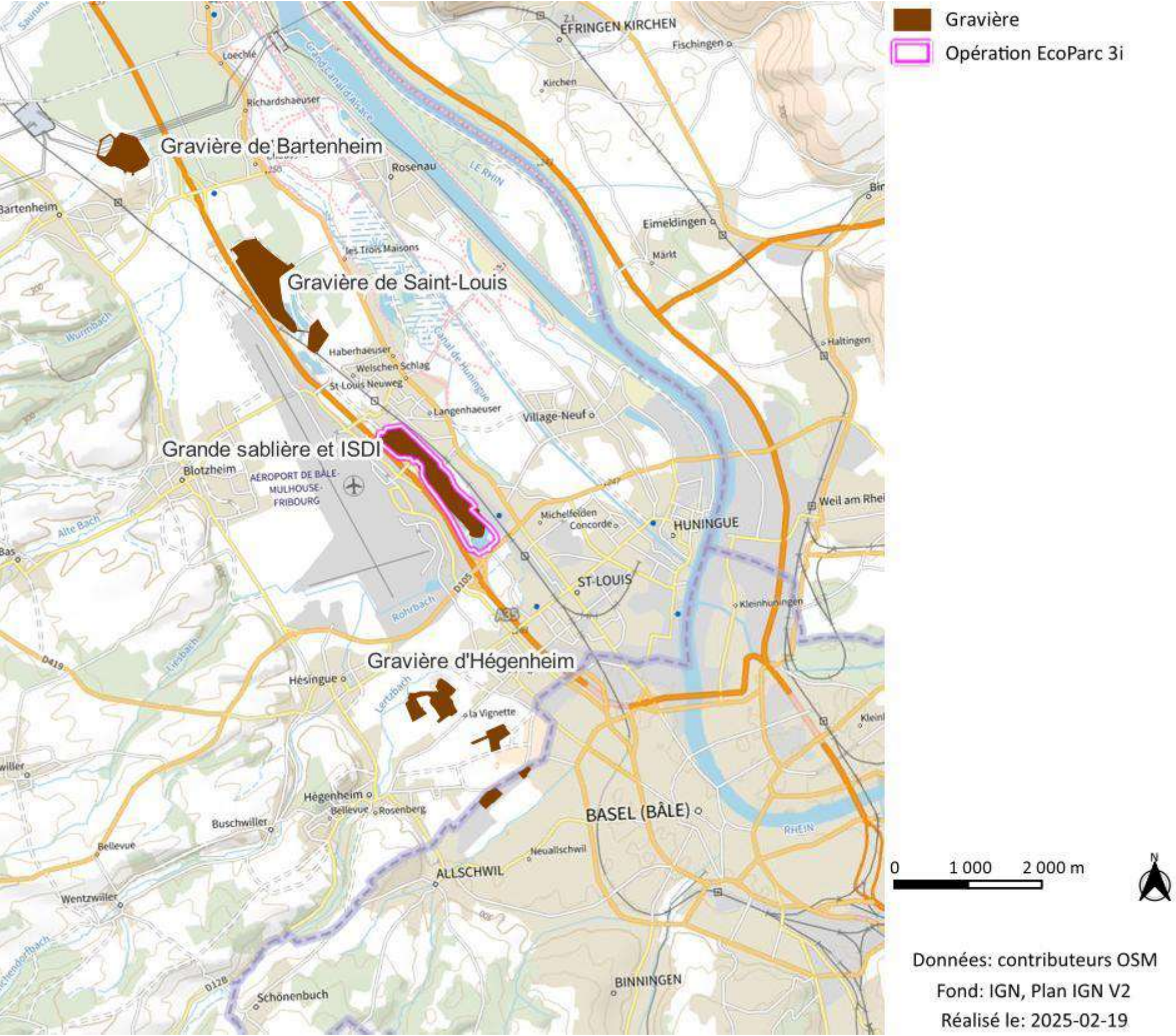
2.3 - Le contexte topographie

L'ensemble du secteur a connu d'importantes modifications topographiques sous l'effet des grandes infrastructures et des activités industrielles et d'extraction menées sur le site et ses abords. Ces transformations ont créé un relief contrasté, influençant l'aménagement de l'EcoParc 3i et du Quartier du Lys. L'autoroute A35, bien qu'adaptée aux courbes de niveau naturelles, a généré des talus à pente douce, limitant la connexion entre les espaces adjacents. La construction de l'EuroAirport a remodelé la planéité du site, entraînant la déviation et la canalisation de plusieurs cours d'eau, dont le Liesbach et le Lertzbach, modifiant ainsi les écoulements hydrauliques et la dynamique écologique locale. Les voies ferrées, qui traversent l'A35 au nord avant de devenir parallèles au site, ont également modelé la topographie, avec la création de talus stabilisant les emprises ferroviaires.

Les gravières exploitées depuis le milieu du XX^e siècle ont profondément modifié le terrain en raison des mouvements de déblais et remblais. Plusieurs sites majeurs d'extraction sont localisés à proximité immédiate :

- La gravière de Barthenheim, la gravière Ritty et la Grande Sablière, adossées à l'A35, ont généré des variations altimétriques importantes.
- Le Baggerloch, situé au sud de l'échangeur avec la RD105, a été remblayé bien au-dessus du niveau naturel, formant la butte du Baggerberg, un élément topographique visible depuis l'autoroute.

Gravières aux alentours du site



Gravière de Bartenheim



Gravière d'Hésingue



Grande Sablière et ISDI GMR :



Le site projet de l'opération « EcoParc 3i » présente une topographie complexe, avec des différences d'altitudes marquées entre les zones nord, centrale et sud, directement influencées par les activités d'exploitation de gravière, de remblaiement et de comblement.

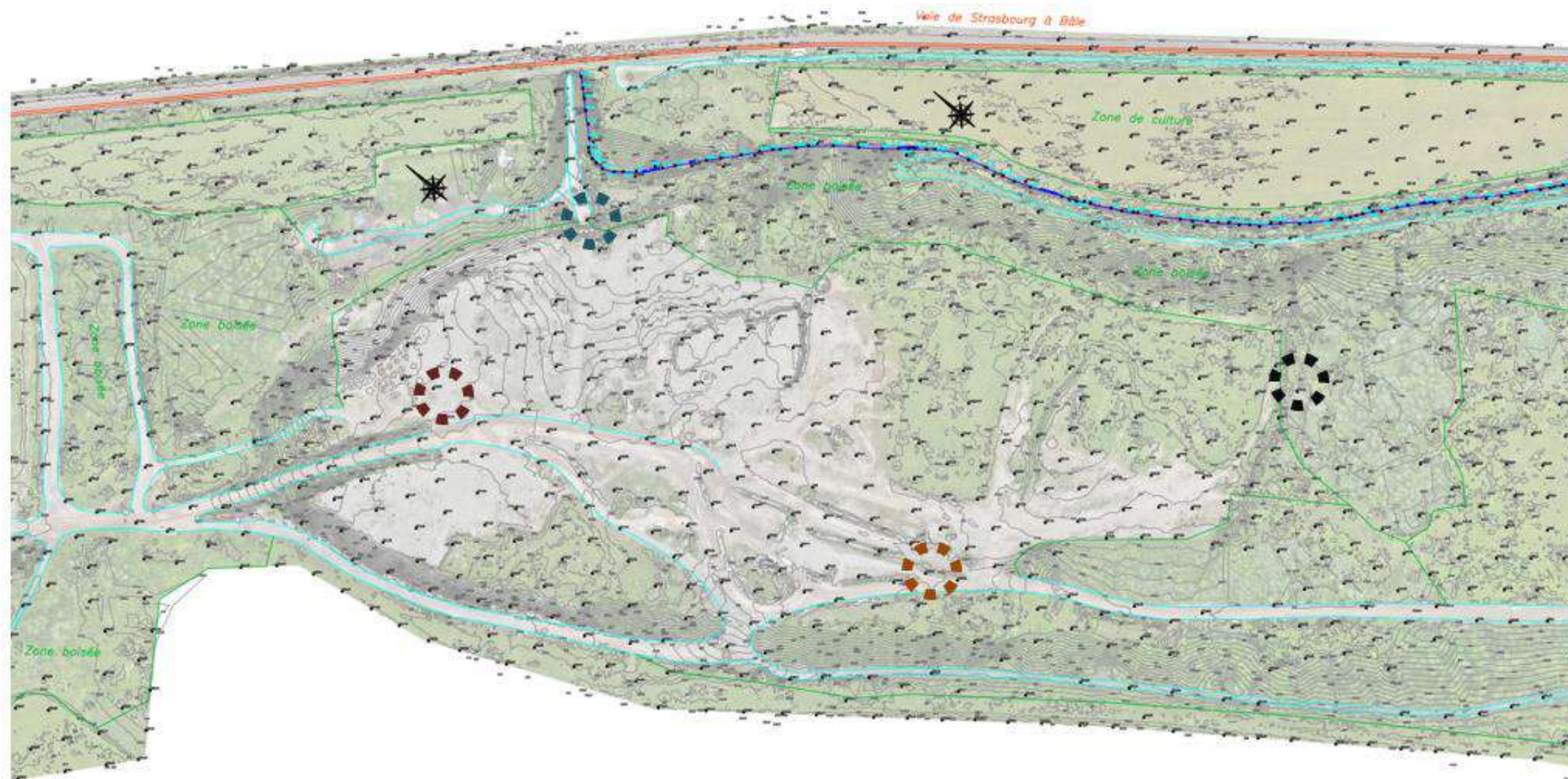
- Zone nord : Les altitudes dans cette zone varient entre 254 et 257 NGF, correspondant à des secteurs en cours de remblaiement et donc sujet à remaniement. Ces valeurs représentent la partie la plus élevée du site et témoignent de l'impact des activités de comblement dans cette partie du site ;
- Zone centrale : Contrairement à la zone nord, la zone centrale est plus basse, avec des altitudes variant entre 246 et 249 NGF. Ces différences d'altimétrie montrent des dépressions importantes, probablement dues à des activités d'extraction et de comblement non finalisées. L'objectif est de stabiliser cette partie du site avec une cote finale de 251 m NGF afin d'harmoniser la topographie.
- Zone sud : La zone sud, quant à elle, présente des altitudes plus élevées, entre 254 et 256 NGF, avec une cote d'entrée de site via la RD105 à 256 NGF. Cette zone déjà à niveau, nécessitera peu de modifications topographiques. La topographie actuelle permet une intégration facile avec les infrastructures routières existantes.

Photographie actuelle du site

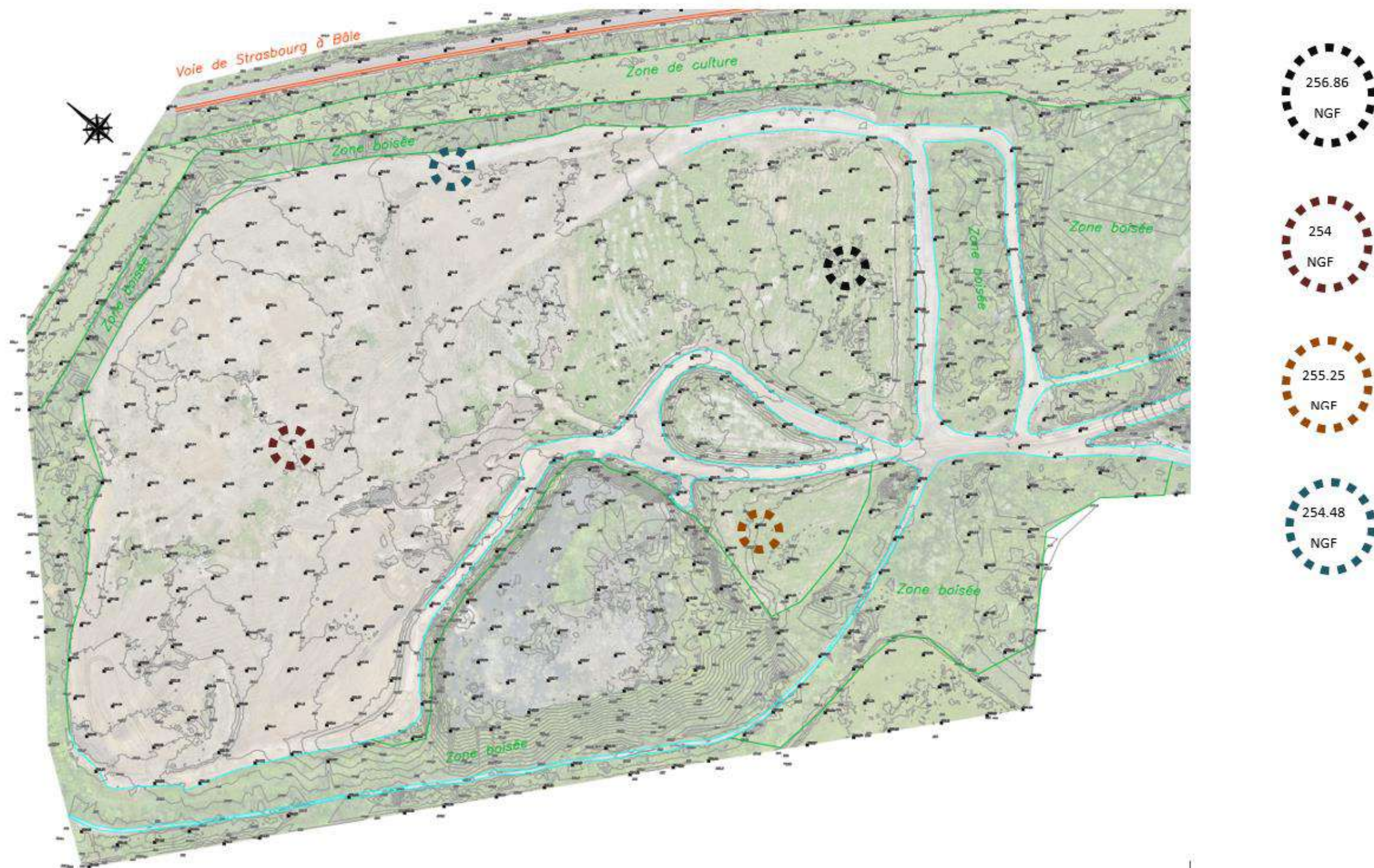




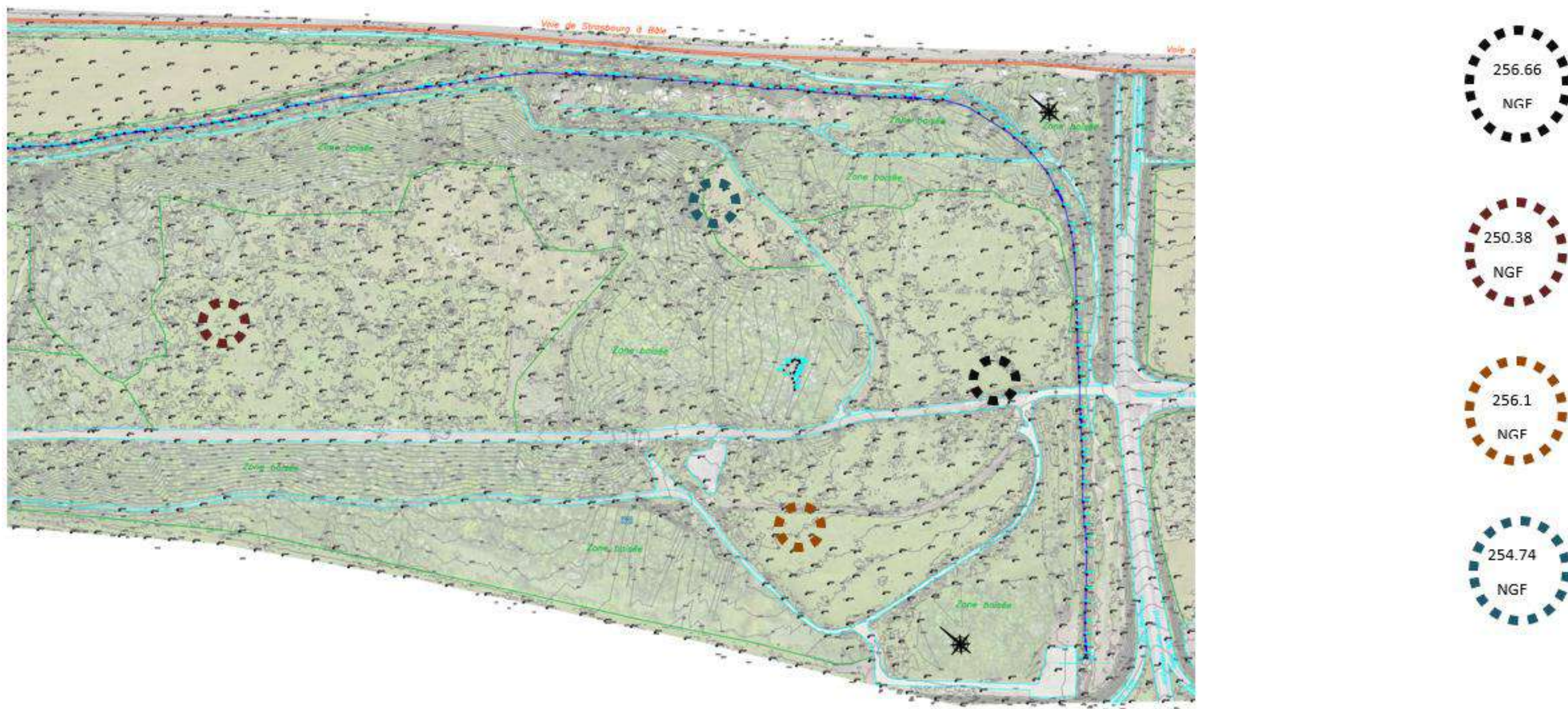
Topographie du Centre du site (Source : ScanIT – avril 2024)



Topographie du Nord du site (Source : ScanIT-avril 2024)



Topographie du Sud du site (Source : ScanIT – avril 2024)



L'exploitation du site en tant que gravière a créé d'importantes dépressions, surtout visibles dans la zone centrale où les altitudes avoisinent les 246 m NGF. Ces altitudes témoignent de la profondeur des excavations et des différents remaniements ayant eu lieu au cours du temps et des différentes exploitations.

L'harmonisation topographique, en vue de la réalisation de l'aménagement de l'EcoParc 3i, s'effectuera en collaboration avec GMR (actuel exploitant de l'emprise et des autorisations correspondantes). Afin de permettre à cet exploitant de poursuivre son activité jusqu'au futur aménagement par le porteur de projet, la société de Gravière a pour projet d'étendre ses activités d'ISDI (Installation de Stockage de Déchets Inertes) depuis la zone nord vers le centre du site. Cette initiative vise à maintenir une continuité de l'exploitation tout en préparant le terrain pour la réhabilitation finale portée par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activités industrielles. Les cotes maximales de remblai ciblées sont de 256 m NGF dans la zone nord, où les travaux de remblaiement sont bien avancés, et de 251 m NGF dans la zone centrale, actuellement plus basse. Cette extension permettra d'ajuster progressivement les altimétries sur l'ensemble du site, créant une plate-forme uniforme, prête à être aménagée par Brownfields - maître d'ouvrage du projet d'EcoParc 3i. Le respect de ces cotes est essentiel pour garantir une transition harmonieuse entre les plateformes aménagées et les abords du site, notamment les points d'accès au site (RD105, Chemin du Hellhof, raccordement à la bretelle 36 de l'A35).

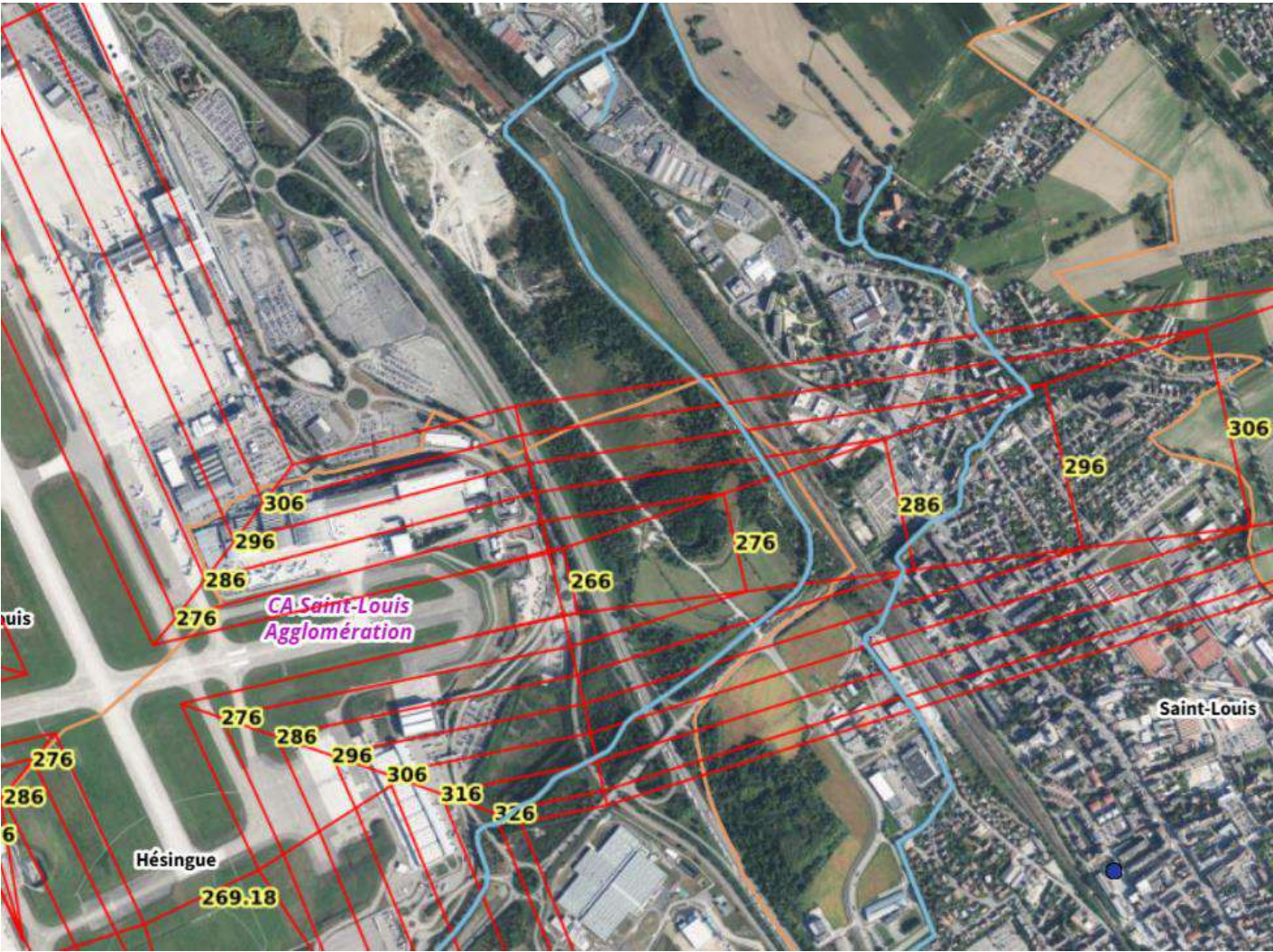
La topographie sur le site Quartier du Lys est entièrement plane avec une altitude comprise entre 255 m et 260 m NGF. Les seules marques topographiques sont des talus au niveau de la RD105 et à la limite du boisement ouest (remblaiement anthropique). Seul le Baggerberg situé à l'Est marque un relief important.



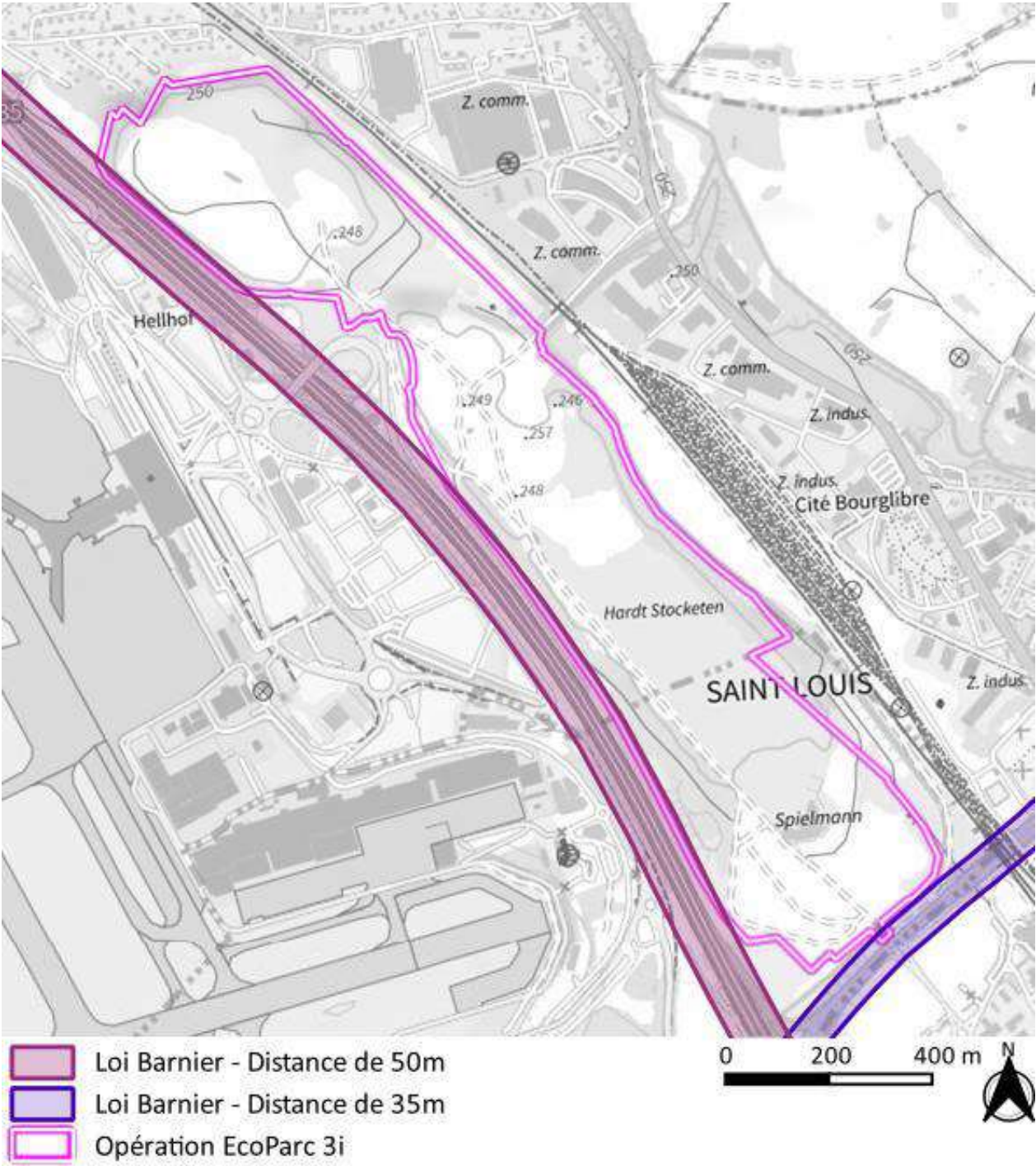
2.4 - Contraintes liées aux infrastructures

Le secteur est marqué par la présence d’infrastructures majeures, qui génèrent des contraintes règlementaires en termes de développement de l’urbanisme.

Contraintes liées à la présence de l'EAP (cotes exprimées en NGF)



Contraintes liées à la proximité avec l'A35 (après étude loi Barnier)



- Loi Barnier - Distance de 50m
- Loi Barnier - Distance de 35m
- Opération EcoParc 3i

Données: IGN, Plan IGN V2

Réalisé le: 2025-02-19

Contraintes liés à la proximité avec les voies de chemin de fer



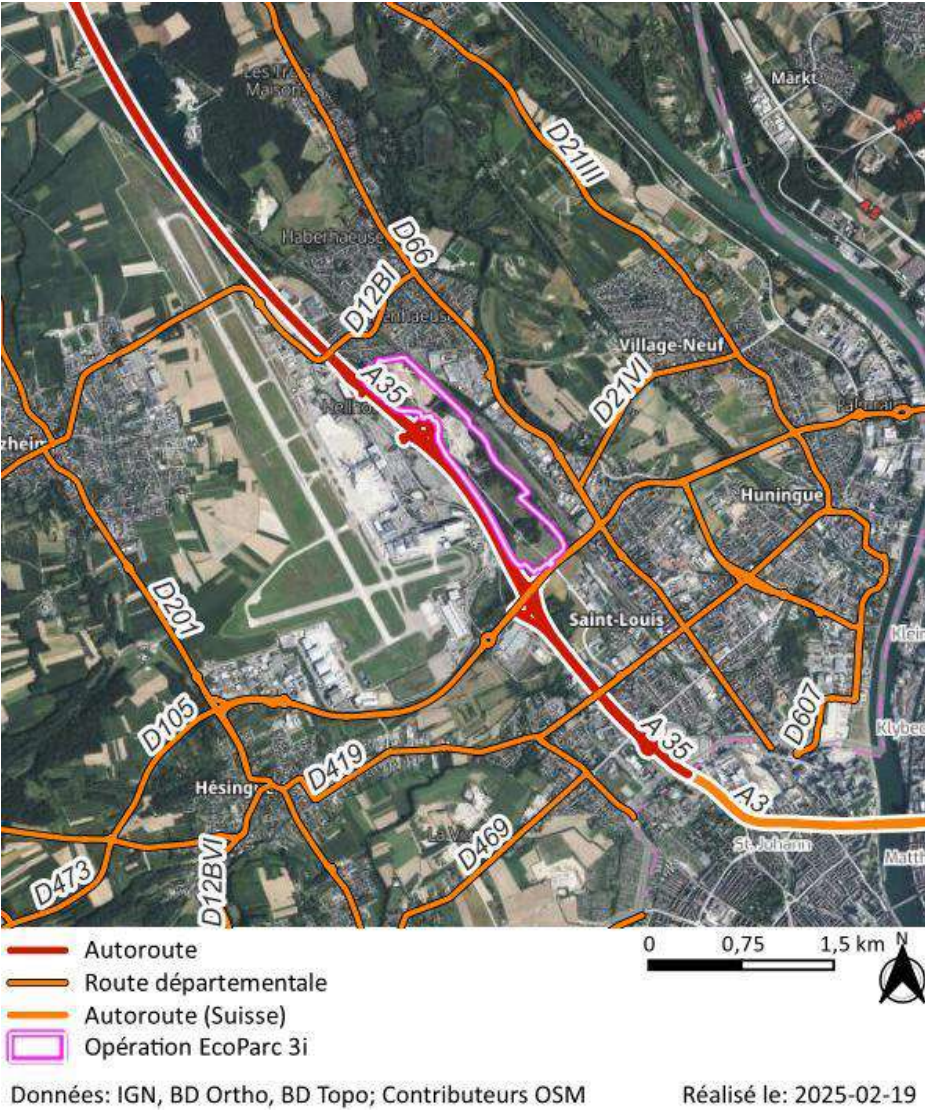
Fond: IGN, Plan IGN v2

Réalisé le: 2025-03-27

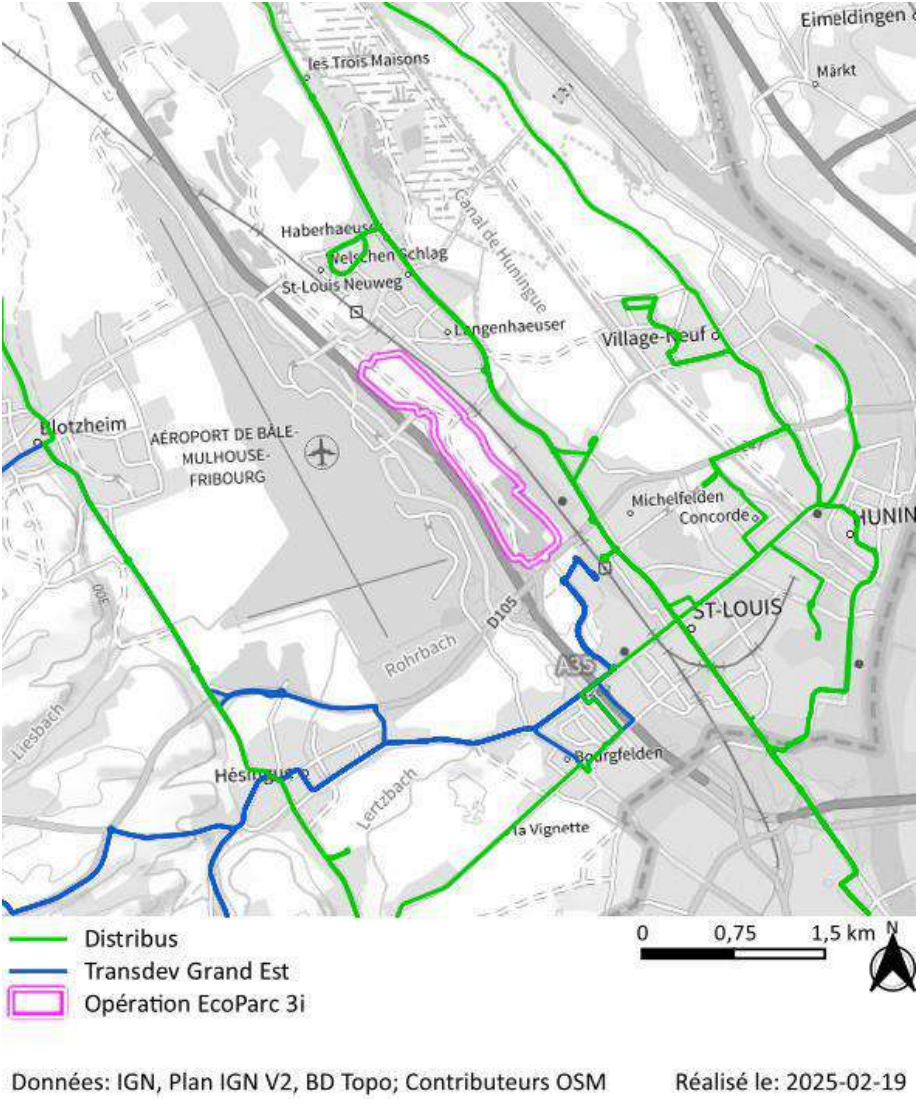
2.5 - Les mobilités

Malgré la présence d'une grande diversité de modes de transport dans et autour du secteur d'étude, celui-ci demeure majoritairement orienté vers l'usage de la voiture.

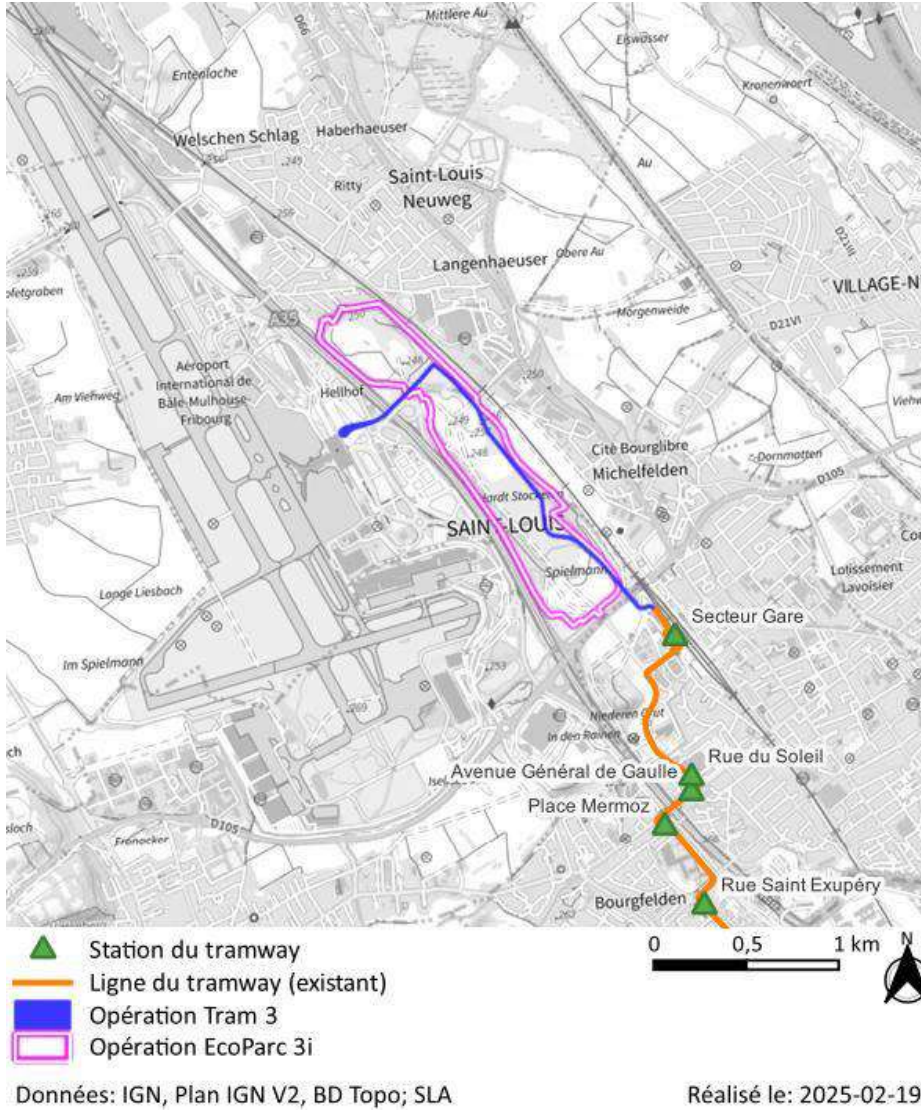
Les axes principaux



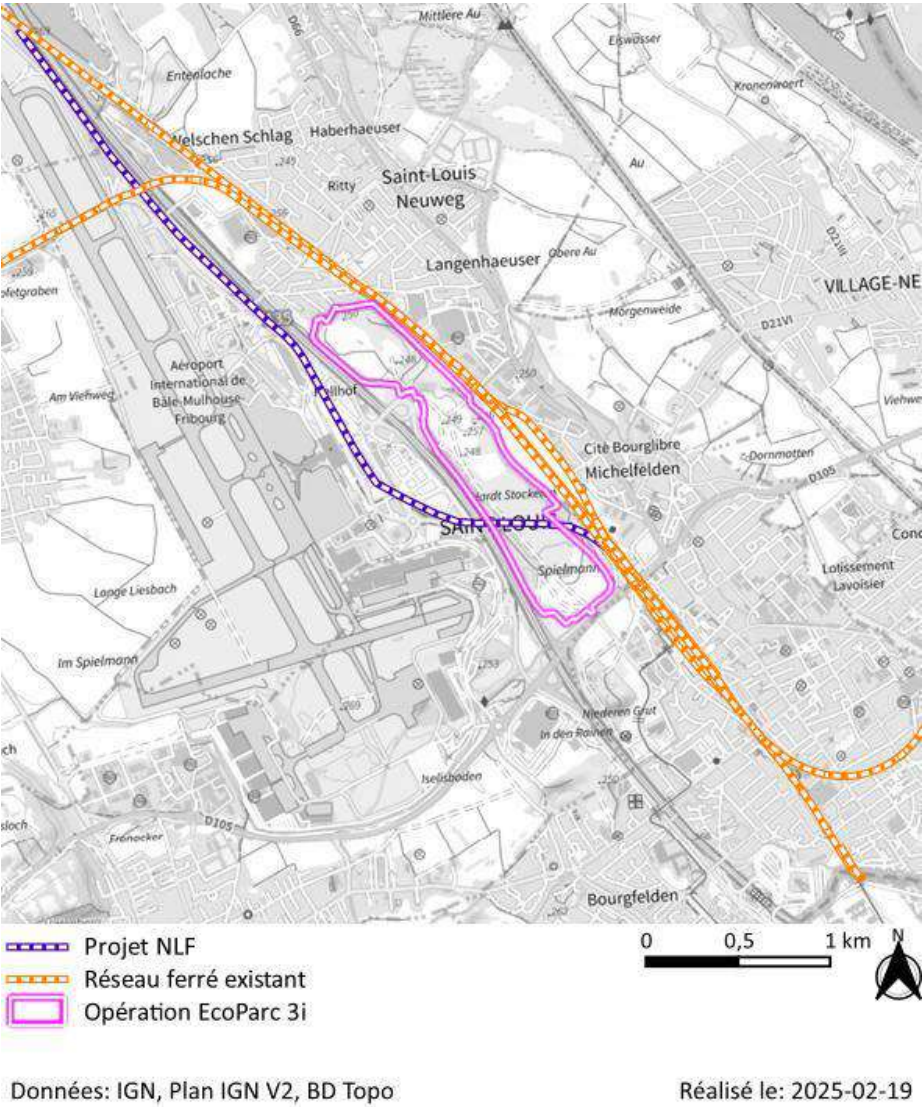
Le réseau de transport en commun (Distribus)



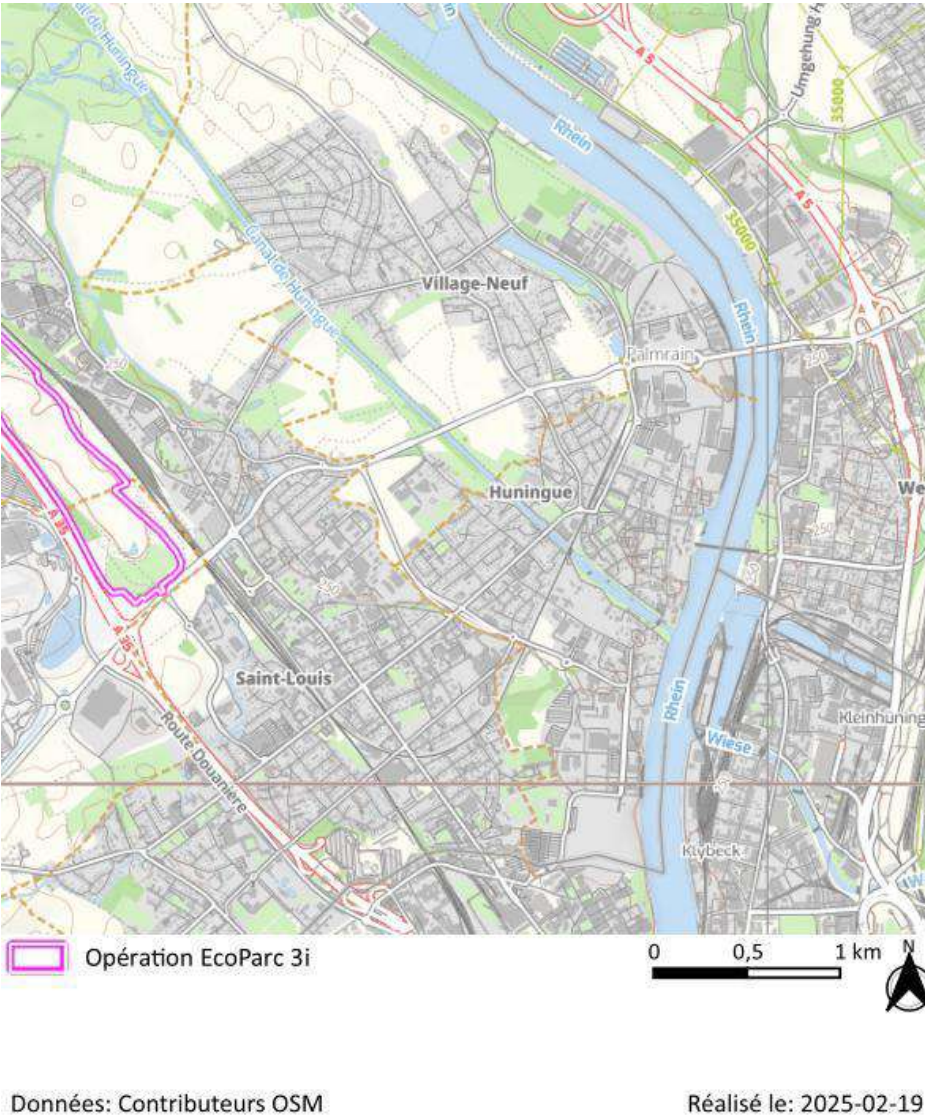
Le réseau de transport en commun (Tram) – existant et en projet



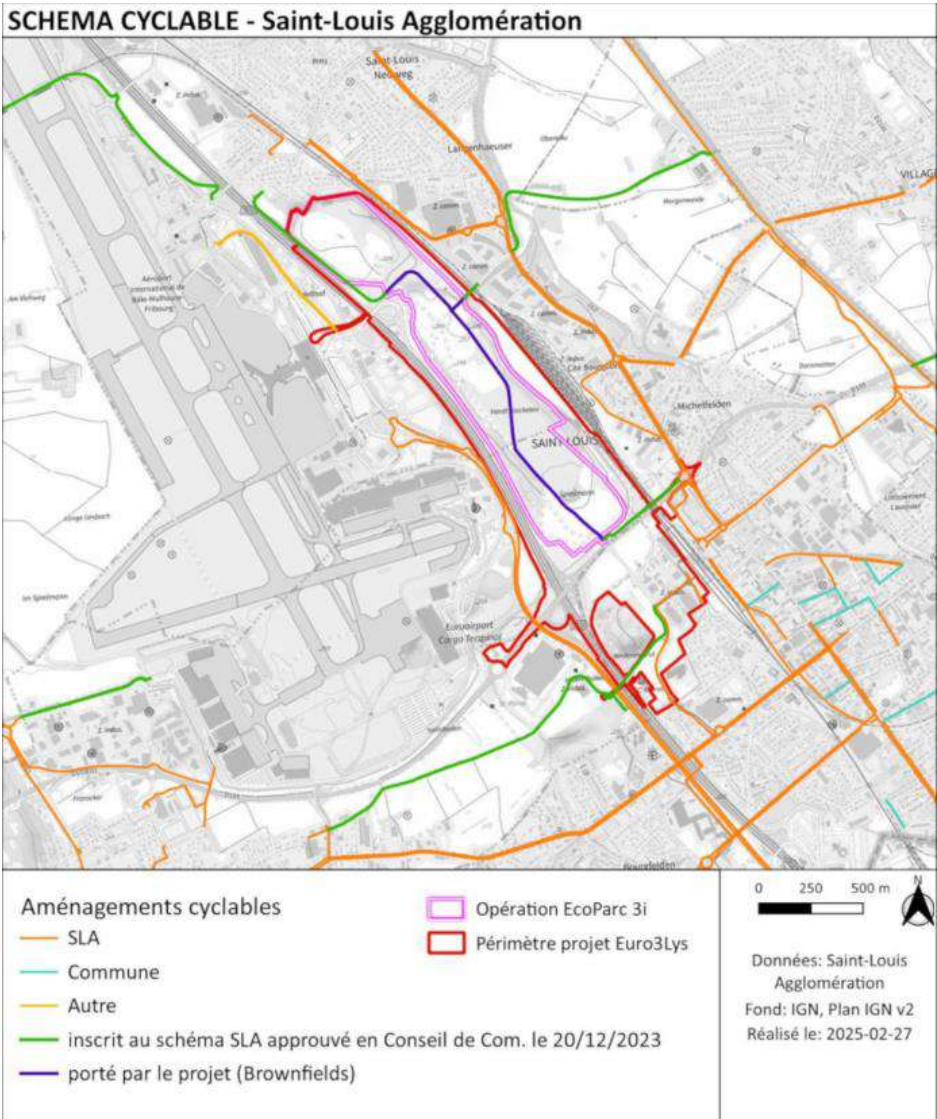
Les infrastructures ferroviaires – existant et en projet



Les infrastructures fluviales



Les mobilités douces (cyclables) – existant et en projet



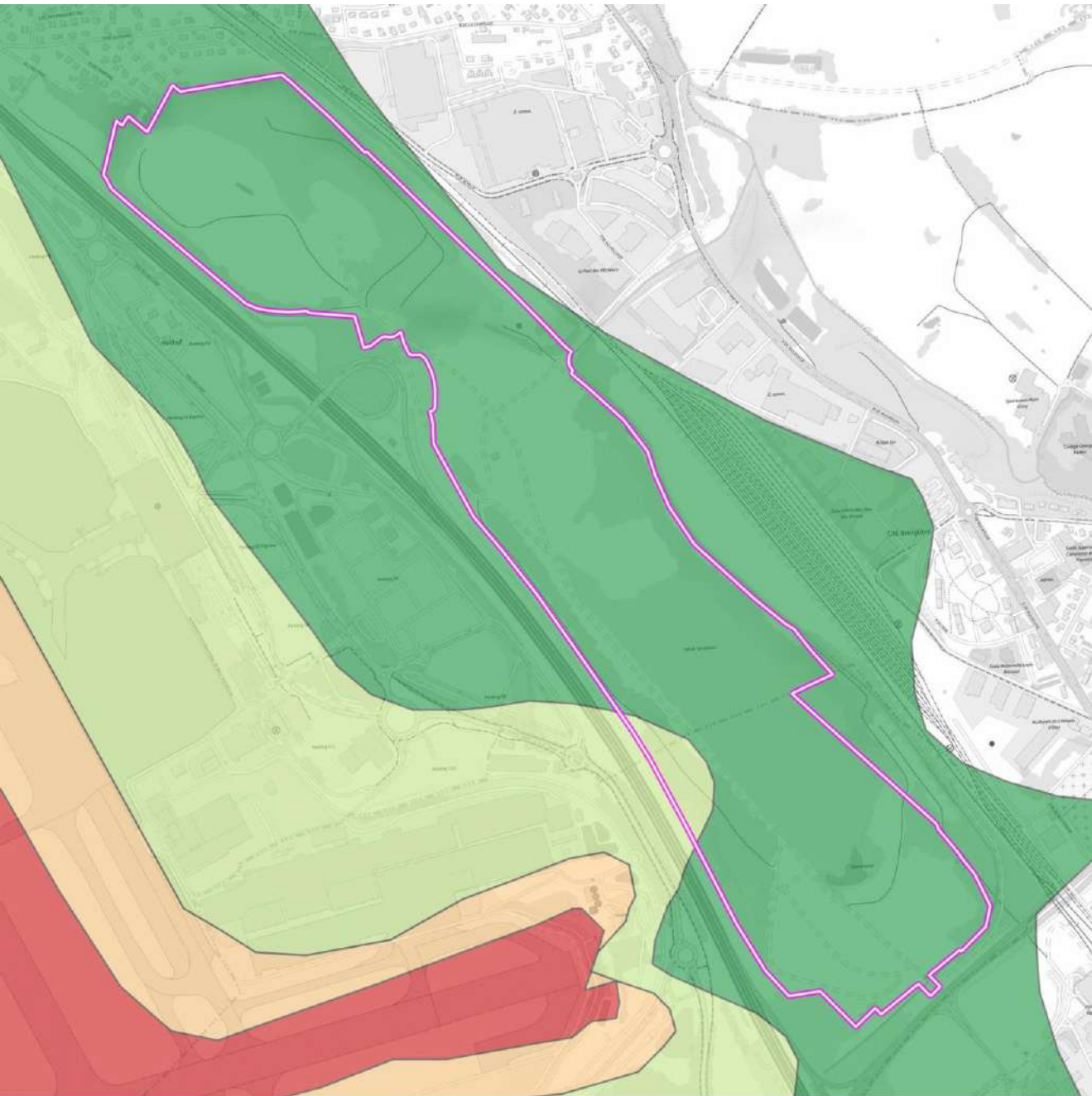
2.6 - Les nuisances sonores

Le bruit constitue une contrainte prioritaire à prendre en compte dans l'aménagement du projet Euro3Lys, en raison de la présence de plusieurs sources majeures de nuisances sonores.

Les principales sources de bruit identifiées :

- Bruit routier :
 - o L'A35 et la RD105 génèrent un niveau sonore élevé, notamment aux heures de pointe
 - o Les secteurs les plus exposés sont ceux à proximité directe des axes routiers
- Bruit ferroviaire :
 - o La ligne ferroviaire Bâle-Mulhouse traverse la zone et constitue une source de bruit continue, avec des pics d'intensité lors du passage des trains.
- Bruit aérien :
 - o Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'EuroAirport n'impacte que marginalement le site du projet.
 - o Cependant, le bruit ponctuel des décollages et atterrissages est perçu de façon régulière, notamment en fonction de régime de vent

Plan d'exposition au bruit de l'aéroport



Plan d'exposition au bruit

Opération EcoParc 3i

- Zone A
- Zone B
- Zone C
- Zone D

Fond: IGN, Plan IGN v2

Réalisé le: 2025-03-27

CONSTRUCTIONS NOUVELLES	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit				
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales	dans les secteurs déjà urbanisés			
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	dans les secteurs déjà urbanisés			
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité aéronautique	s'ils ne peuvent être localisés ailleurs			
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	s'ils ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente			
Equipements publics	s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs			
Maisons d'habitation individuelles non groupées			si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil	
Immeubles collectifs à usage d'habitation				
Habitat groupé (lotissement, ...) parcs résidentiels de loisirs				

HABITAT EXISTANT	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
Opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant	sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics lorsqu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Amélioration et extension mesurée ou reconstruction des construction existantes				
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants			si elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

Figure 4 : Règles applicables sur les droits à construire.

Non autorisées
Autorisées sous conditions
Autorisées sous réserve d'une protection phonique et de l'information des occupants.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un document réglementaire visant à encadrer l'urbanisation aux abords des aéroports, dans le but de limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores liées au trafic aérien. Il délimite quatre zones de bruit autour de l'infrastructure aéroportuaire, assorties de règles de constructibilité :

- la zone A, soumise aux nuisances les plus fortes, est inconstructible, à l'exception de quelques équipements strictement nécessaires à l'activité aéroportuaire
- la zone B présente une constructibilité très restreinte, limitée à certains équipements ou activités compatibles avec le bruit
- la zone C autorise une urbanisation encadrée, mais exclut encore les constructions à usage d'habitation
- la zone D est constructible (avec des prescriptions techniques spécifiques visant à atténuer les nuisances sonores).

Infrastructures de transports terrestres entraînant une obligation d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation (Arrêté n° 2013052-0009 du 21 février 2013)

Transport routier



Fond: IGN, Plan IGN v2

Réalisé le: 2025-03-27

Transport ferroviaire



Fond: IGN, Plan IGN v2

Réalisé le: 2025-03-27

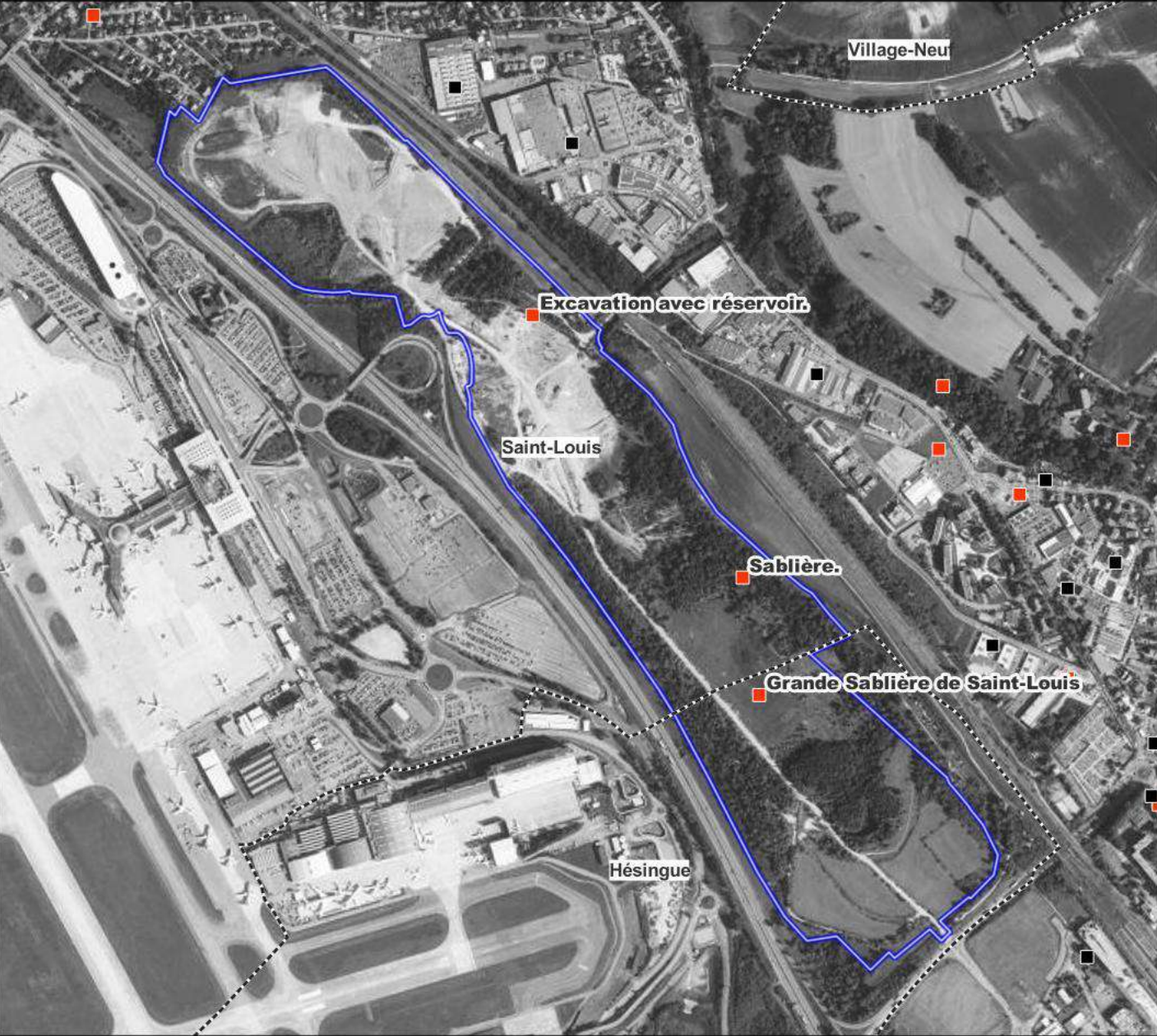
Le classement sonore est un dispositif réglementaire prévu par le Code de la construction et de l'habitation et par le code de l'urbanisme qui vise à déterminer l'impact du bruit des routes, voies ferrées et autres infrastructures de transport sur leur environnement immédiat. Ce classement permet de délimiter des secteurs affectés par le bruit, et de prescrire des niveaux d'isolement acoustique pour les bâtiments nouveaux (notamment logements, établissements de santé, d'enseignement, etc...).

Dans les PLU de Saint-Louis et Héringue, c'est l'arrêté n° 2013052-0009 du 21 février 2013 modifiant l'arrêté n° 981720 du 24 juin 1998 qui porte classement des infrastructures de transports terrestres du département du Haut-Rhin et déterminent l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit à leur voisinage.

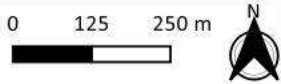
2.7 - Les pollutions sur le site

Le site du projet a un passé marqué par des activités industrielles, d'extraction et de dépôt, laissant une empreinte environnementale notable.

LOCALISATION DES SITES CASIAS

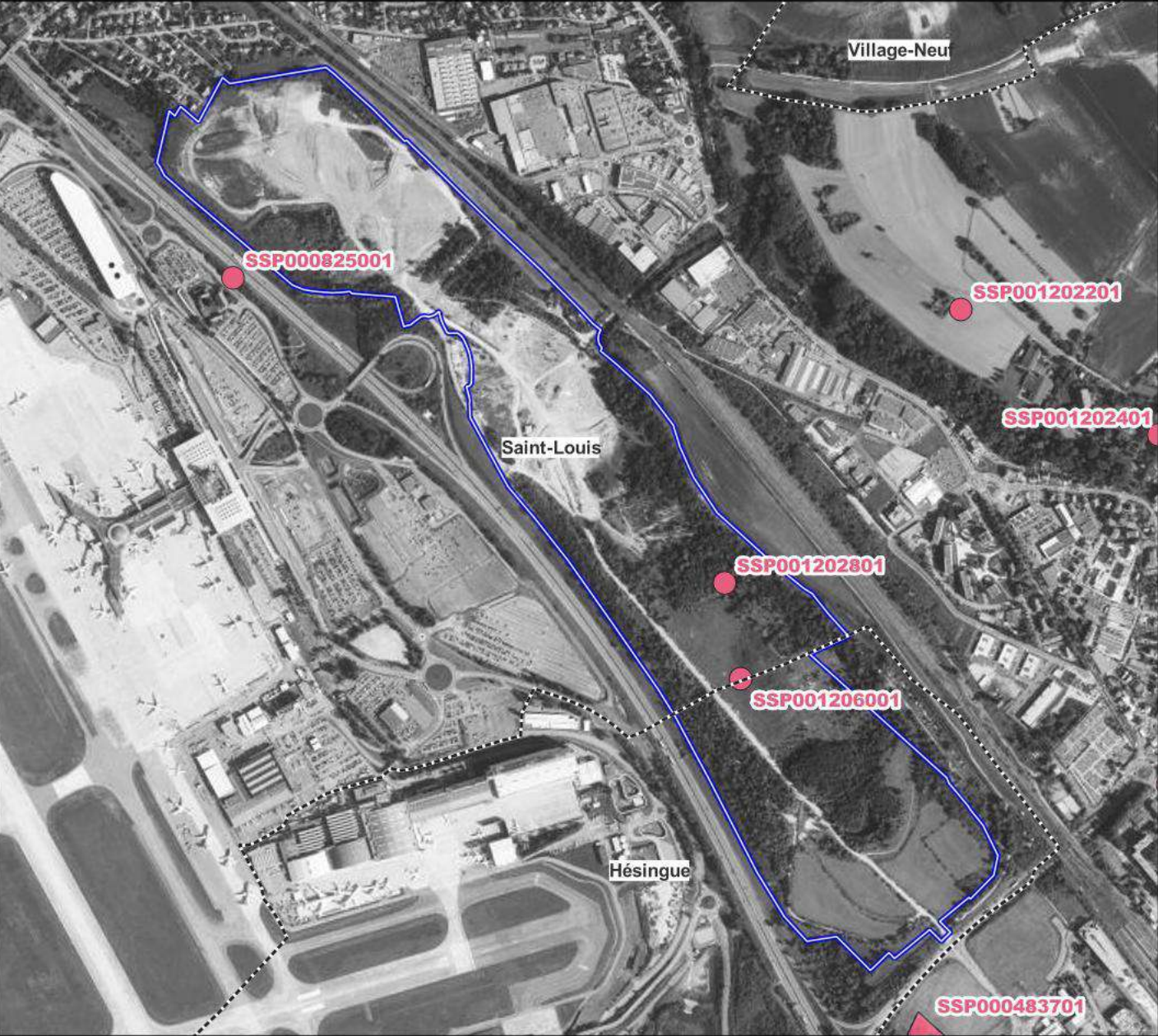


- En arrêt □ Opération EcoParc 3i
■ Indéterminé

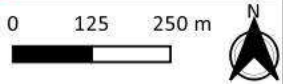


Données: Géorisques
Fond: IGN, BD Ortho
Réalisé le: 2025-02-04

LOCALISATION DES SITES BASOL



- BASOL □ Opération EcoParc 3i
■ BASOL surfaciques

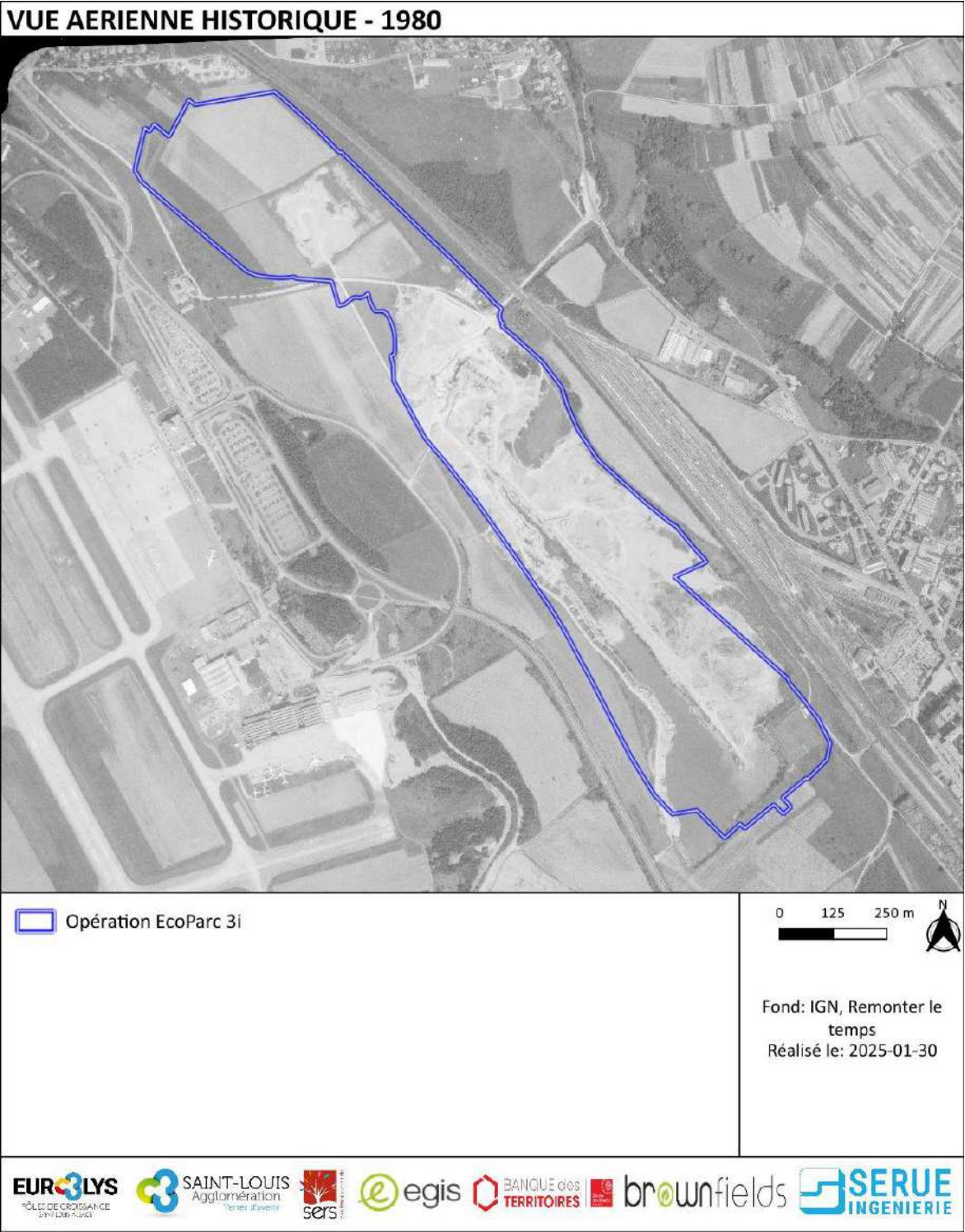
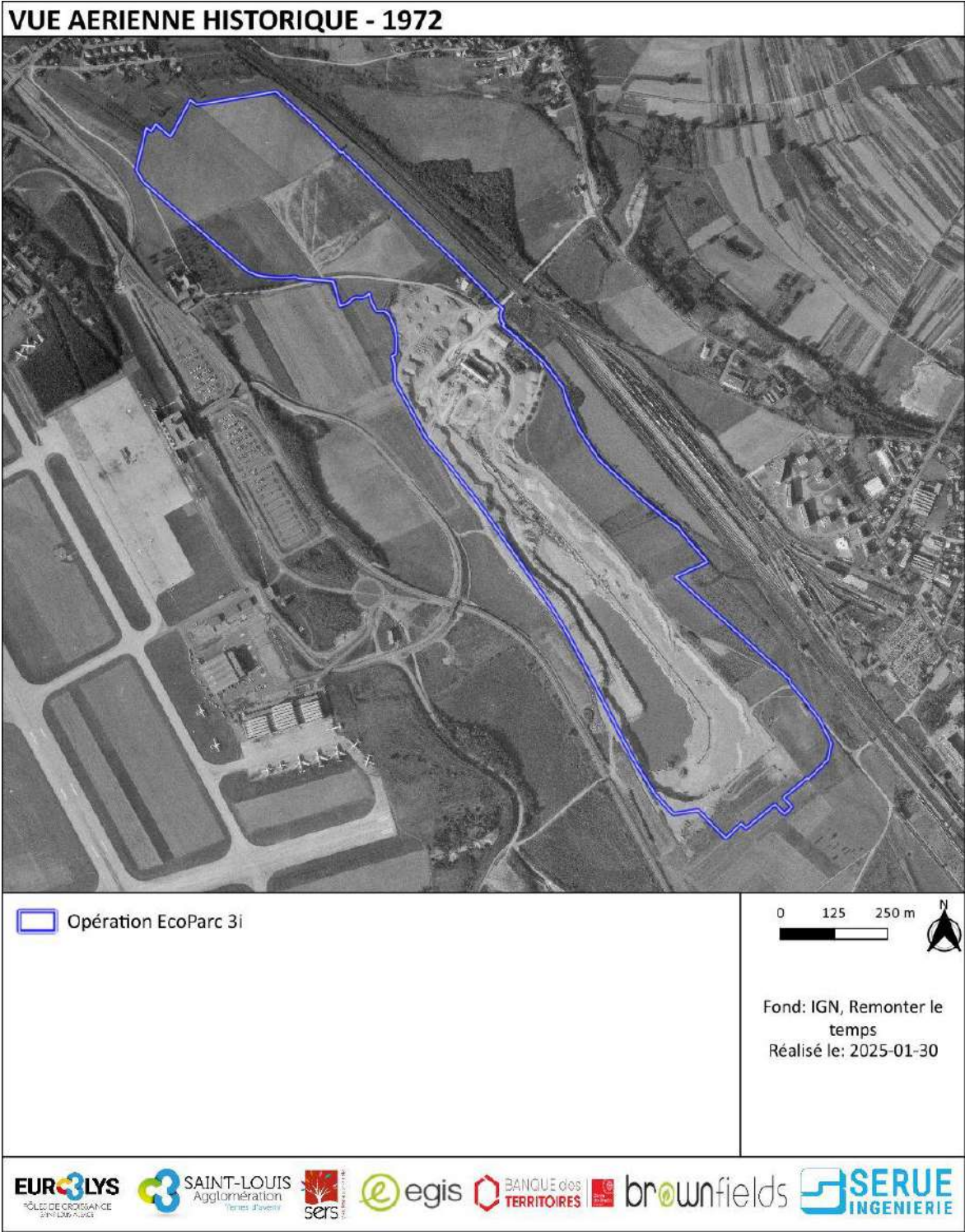


Données: Géorisques
Fond: IGN, BD Ortho
Réalisé le: 2025-02-04

Exploitations historiques du site

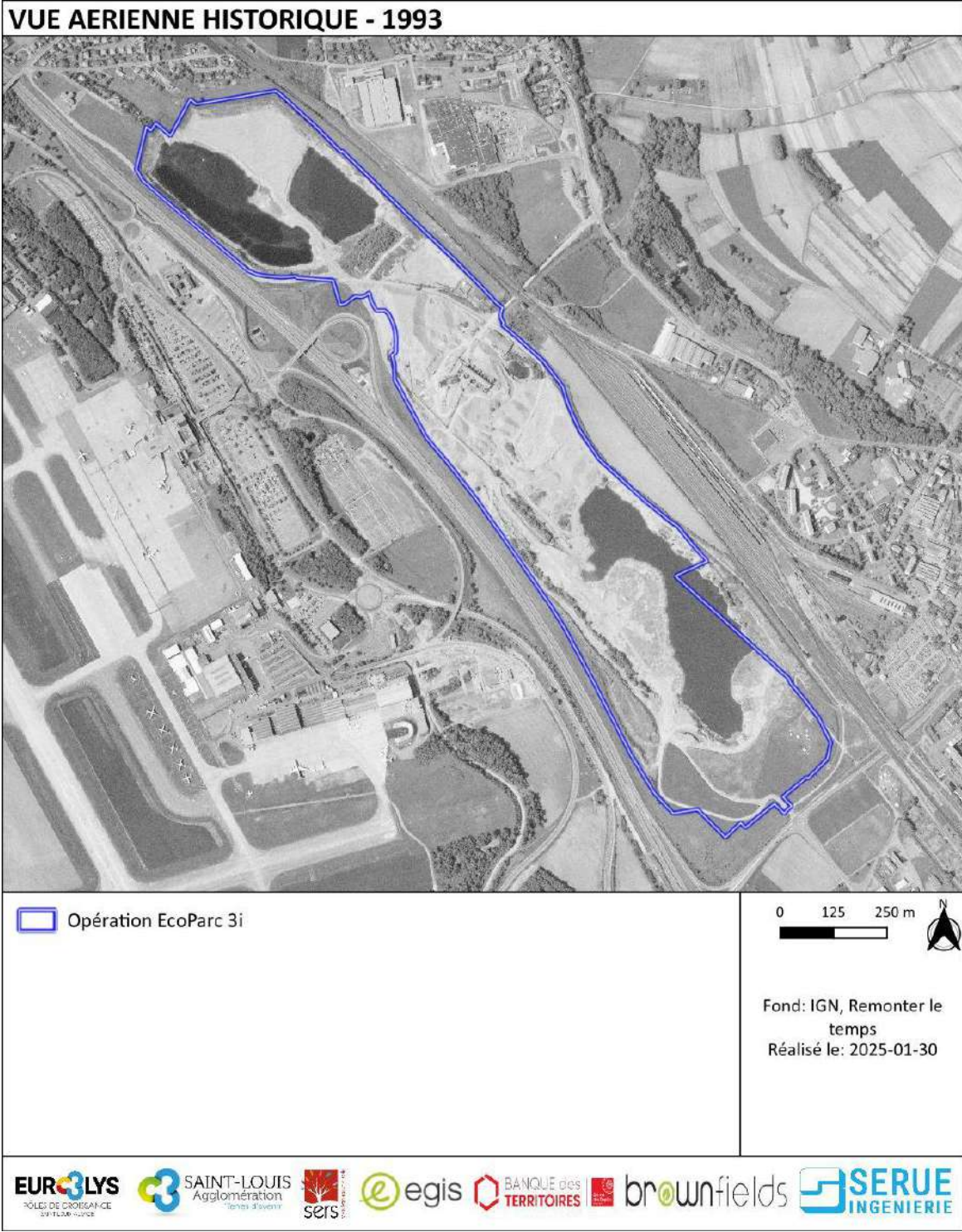
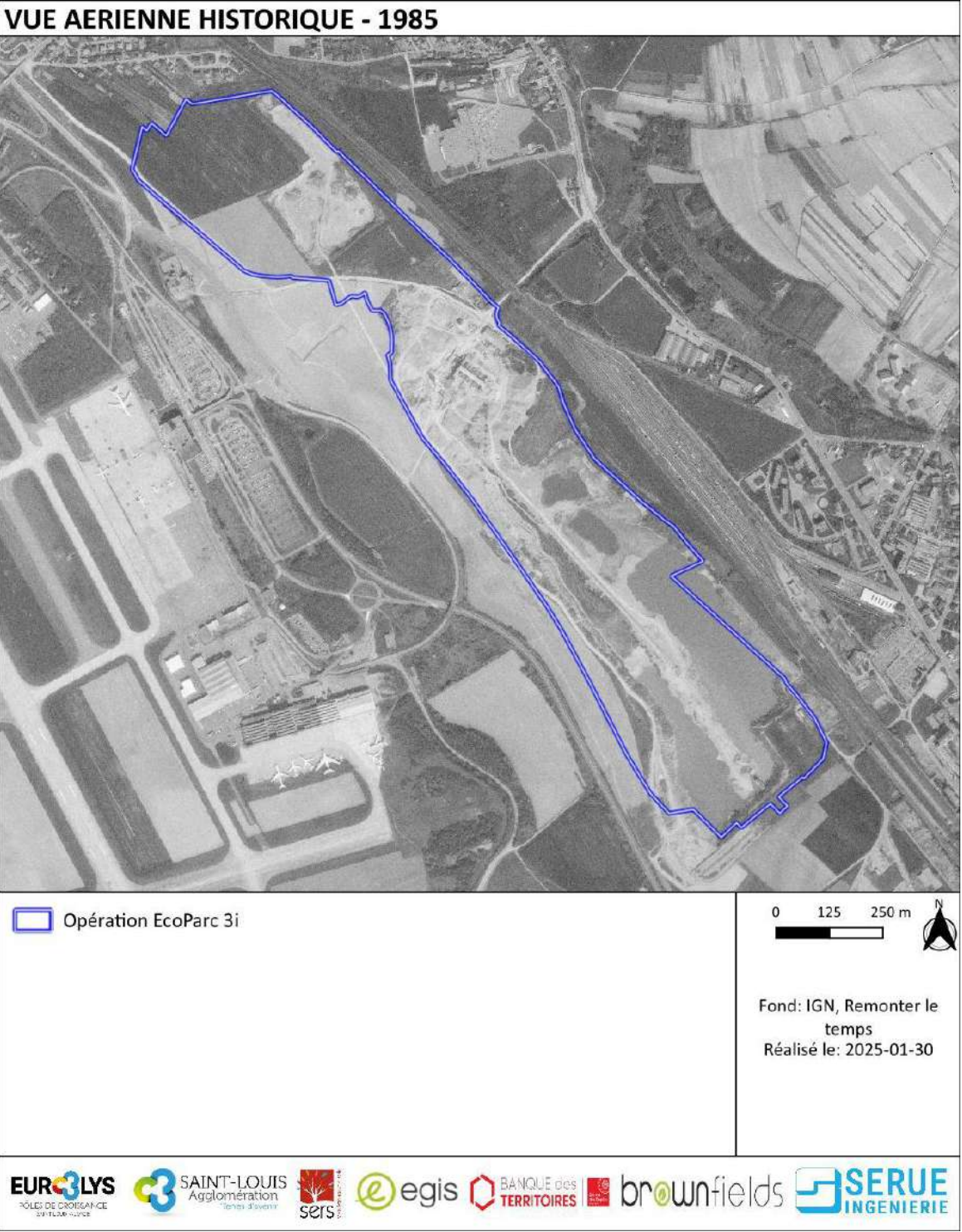
De 1960 à 1977 : Premières exploitations : Les travaux se concentrent initialement sur des zones centrales du site, avec des excavations peu profondes visant à extraire des matériaux alluvionnaires

De 1977 à 1980 : Développement Structuré de l'Exploitation : 10 février 1977 : Un arrêté préfectoral est émis, autorisant la « Grande Sablière de Saint Louis » à exploiter une carrière de granulats sur le site. Cet arrêté marque le début d'une exploitation plus structurée et plus extensive. La profondeur d'extraction augmente, et les activités s'étendent vers le nord et le sud



De 1980 à 1990 : Expansion Maximale et Réglementation : Années 1980 : L'exploitation continue de s'étendre vers le sud, avec la création progressive de plans d'eau résultant de l'extraction des matériaux. Les zones nord du site sont également exploitées, à un rythme plus soutenu. 1988 - 1989 : La société reçoit des rappels à l'ordre et des ajustements de l'arrêté préfectoral pour respecter les nouvelles normes environnementales. Les prescriptions incluent des obligations de remise en état, avec des délais spécifiques pour les différentes zones exploitées

De 1990 à 2000 : Phase de Réglementation et Début de la Remise en État : 1993 : L'exploitation atteint son apogée avec une exploitation quasi-complète de la zone. Cette année est marquée par des travaux intensifs dans la zone centrale et sud, avec la création de dépressions révélant la nappe phréatique. 1997 : La société « Grande Sablière de Saint Louis » cesse progressivement ses activités d'extraction au nord du site. Des travaux de remblaiement commencent dans certaines zones, bien que certaines parties restent en activité jusqu'à la fin des années 1990.



2.8 - Les risques identifiés sur le site

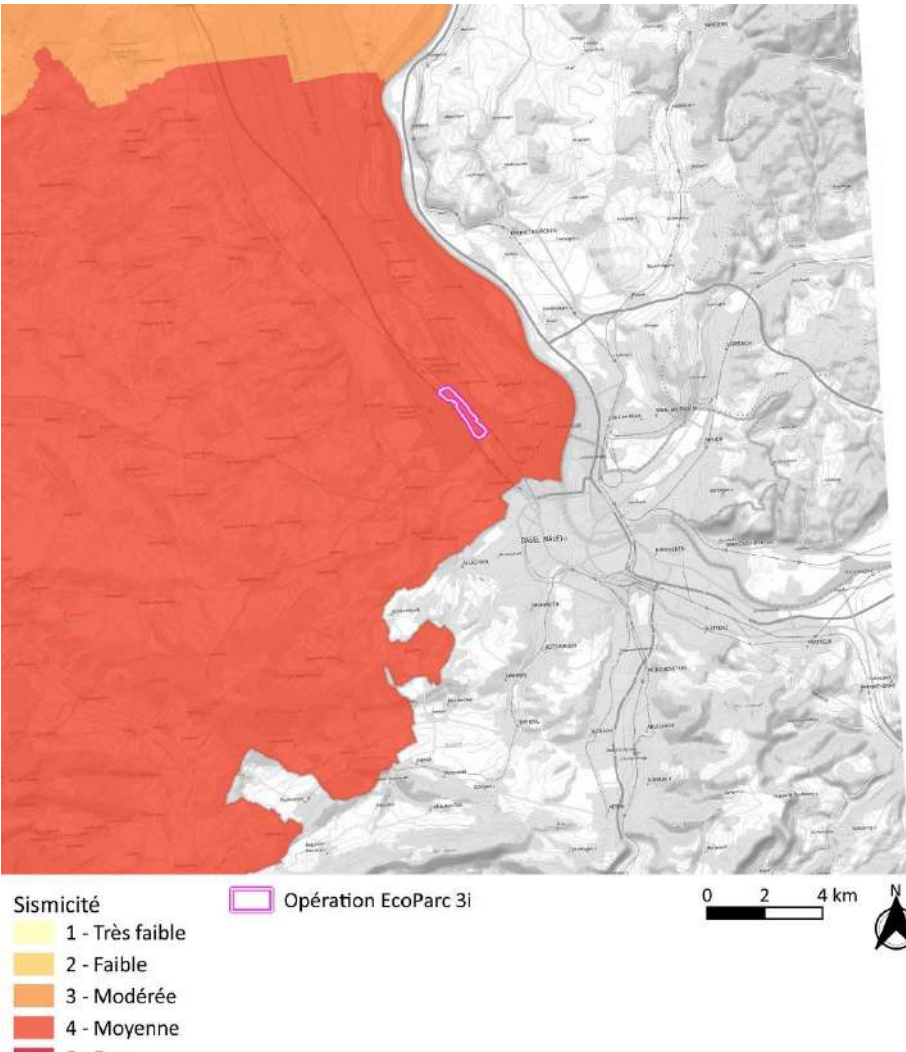
2.8.1 - Risques naturels

RISQUE	SAINT-LOUIS	HESINGUE
SISMIQUE	Zone 4 : Sismicité moyenne	Zone 4 : Sismicité moyenne
INONDATION	Par débordement de nappe	Par débordement de nappe, coulée d’eau boueuse, rupture du digue, PPRI en cours d’étude mais non prescrit
MOUVEMENT DE TERRAIN	Cavités souterraines (hors mine)	Cavités souterraines (hors mine)
RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES	Risques modéré	Risques modéré
RADON	Zone 2 Faible mais impact géologique pouvant faciliter le transfert du radon vers les bâtiments	Zone 2 Faible mais impact géologique pouvant faciliter le transfert du radon vers les bâtiments
AVALANCHE ET COULEE DE NEIGE	N/C	N/C
FEU DE FORÊT	N/C	N/C
TEMPÊTE	N/C	N/C

2.8.1.1 - Risque sismique, mouvements de terrain et gonflement des argiles

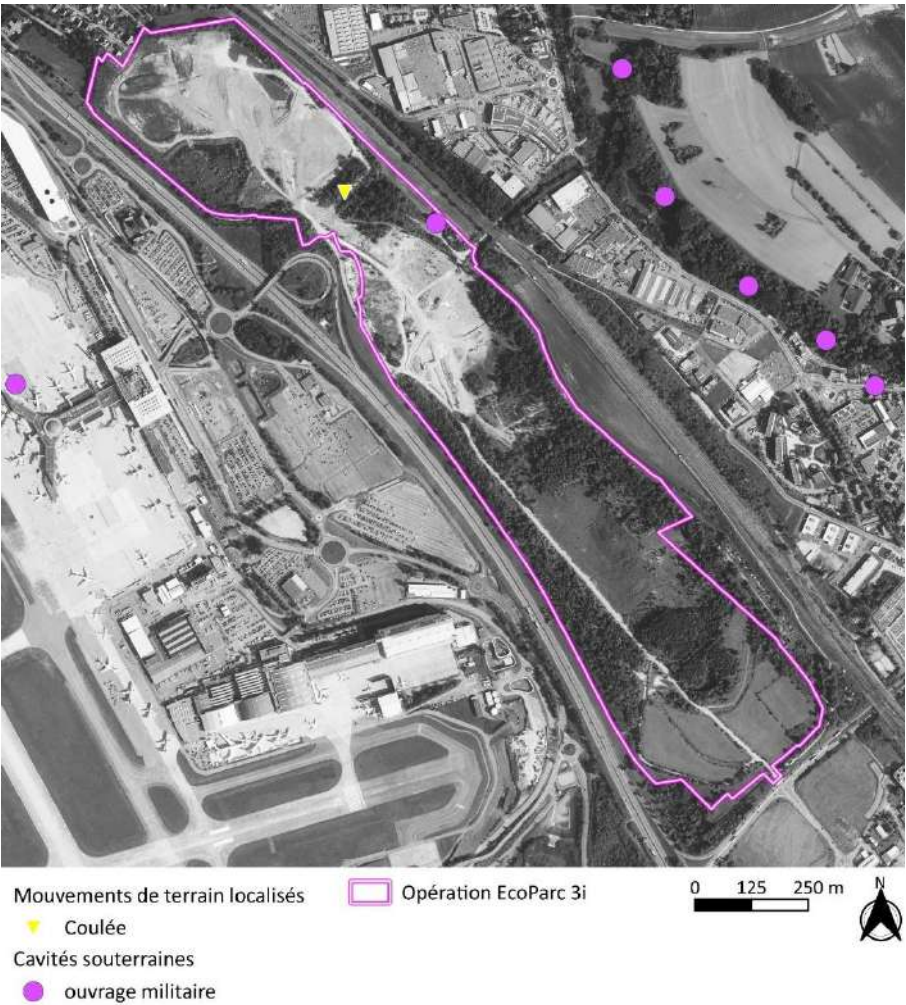
Risque sismique

L'aire d'étude s'inscrit dans une zone de sismicité moyenne (niveau 4)



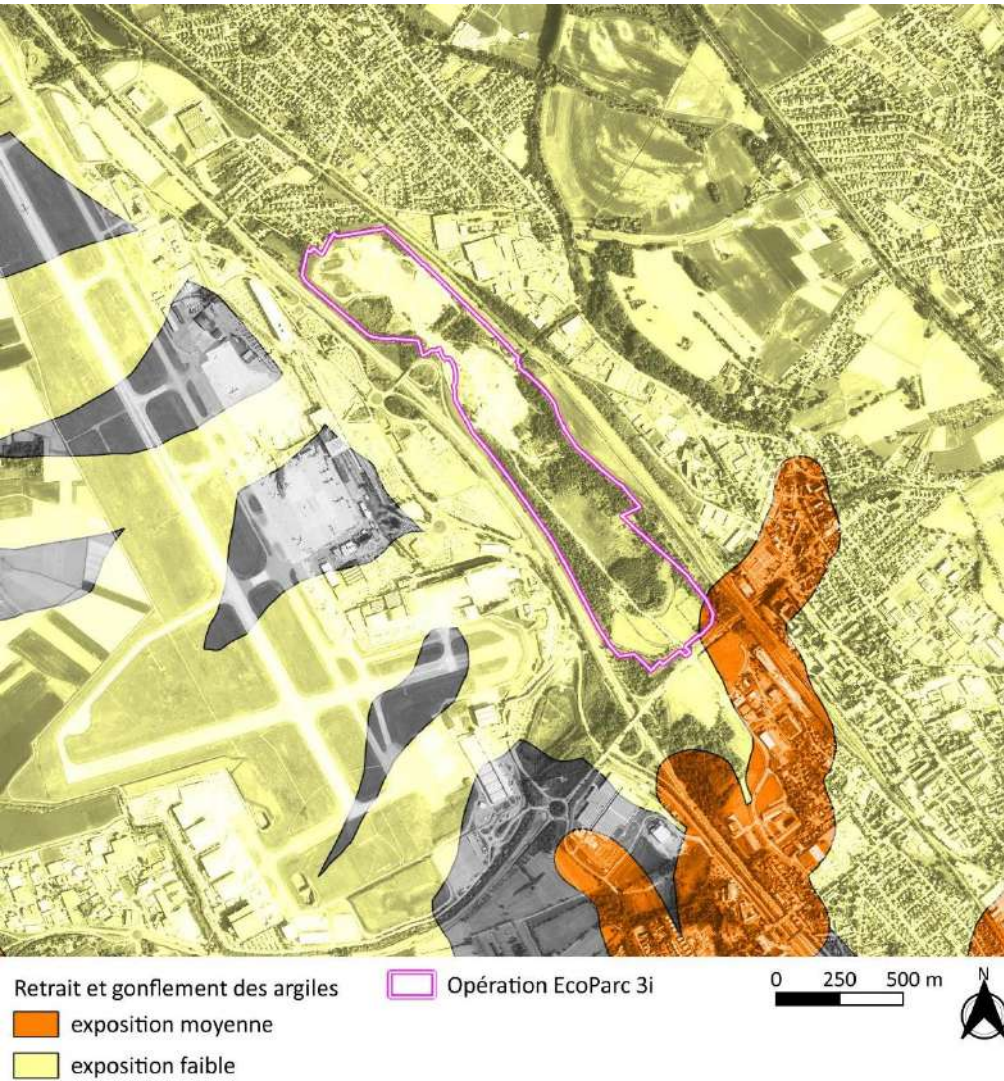
Mouvements de terrain

Le mouvement de terrain identifié sur la cartographie en page suivante est lié à une instabilité des terrains inhérente aux activités autorisées sur le site, à savoir le remblaiement avec des déchets inertes sur la partie Nord, et le stockage et le transit de matériaux sur la partie centrale



Aléas retrait et gonflement des argiles

Les phénomènes de retrait et de gonflement d'argiles sont principalement dus à la teneur en eau du sol qui, en fonction de la nature des sous-sols argileux (certaines argiles étant « gonflantes »), peut entraîner des mouvements de terrain ou bien encore des pressions sur les ouvrages, les infrastructures ou sur les bâtiments



2.8.1.2 - Risque inondation

Inondation par débordement de cours d'eau



L’atlas des zones inondables indique qu’aucune zone inondable ne se trouve dans l’aire d’étude rapprochée des opérations. Une petite zone inondable est en revanche localisée à proximité dans l’aire d’étude du projet global sur la commune de Hésingue. Cette zone correspond à un ouvrage hydraulique de rétention mis en place pour réguler le débit d’écoulement du cours d’eau sous l’autoroute A35 en raison de leur dimensionnement

2.8.2 - Risques technologiques

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) du Haut-Rhin, approuvé le 12/07/2023 et mis à jour le 27/11/2023, fait état des risques naturels suivants sur l’aire d’étude :

RISQUE	SAINT-LOUIS	HESINGUE
NUCLEAIRE	N/C	N/C
INDUSTRIEL	Proximité ICPE	
TRANSPORT DE MATIERE DANGEUREUSE	Par voie ferré, par voie navigable et par voie routière	Par voie ferré, par voie navigable et par voie routière
TRANSPORT DE MATIERE DANGEUREUSE PAR CANALISATION	GRT Gaz	GRT Gaz
RUPTURE DE BARRAGE	N/C	N/C
MINIER	N/C	N/C
ENGINS DE GUERRE	Découverte possible	Découverte possible

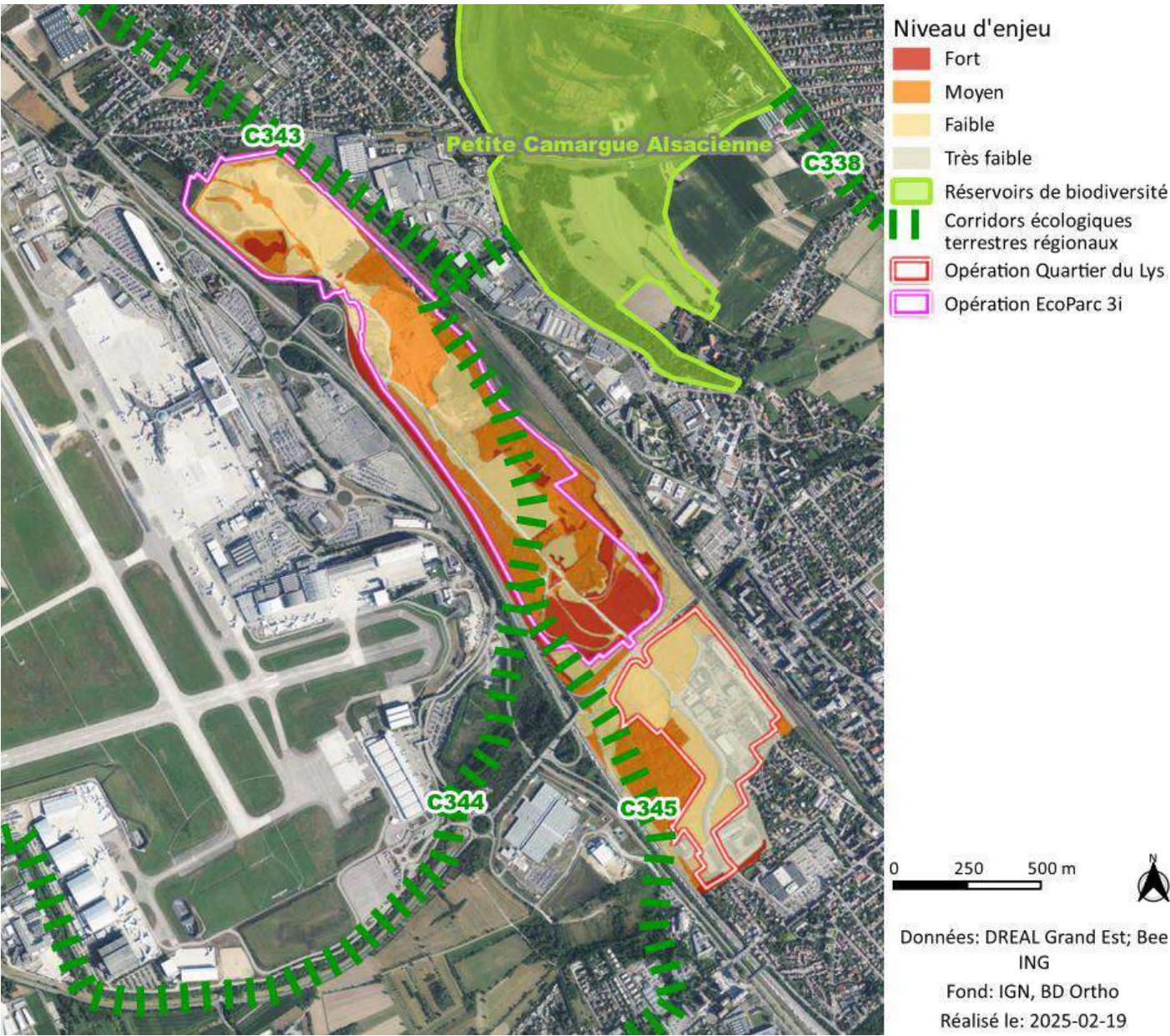
2.9 - Les enjeux écologiques autour du site

Le secteur présente une diversité de milieux naturels incluant des boisements mésohygrophiles, des saulaies, des friches herbacées et arbustives, des prairies de fauche mésophiles et des roselières sèches. Ces habitats forment un maillage essentiel pour la biodiversité et participent au bon fonctionnement des corridors écologiques.

Le contexte hydrologique, lié aux fluctuations historiques du lit du Rhin, a favorisé l’installation d’espèces adaptées aux milieux en mouvement. Ce dynamisme naturel doit être préservé et intégré dans l’aménagement de l’EcoParc 3i, en veillant à maintenir les continuités écologiques et à limiter les ruptures dans les habitats.

L’approche du projet repose sur une gestion durable du territoire, conciliant développement économique et préservation des écosystèmes, tout en garantissant l’adaptabilité des milieux face aux évolutions environnementales.

Enjeux écologiques aux abords du site



Le site du projet EcoParc 3i présente une valeur écologique significative, avec des enjeux environnementaux bien caractérisés et hiérarchisés. Il est directement concerné par la présence de zones humides, d'habitats d'intérêt communautaire et d'espèces protégées.

Les inventaires ont permis de caractériser des habitats humides (roselières, dépressions humides, végétation de bord d'étang, etc.), accueillant une diversité d'espèces végétales patrimoniales (Scirpe mucroné, Jonc glauque, Laîche faux souchet). Certains de ces habitats ont une valeur écologique forte à très forte selon leur localisation, leur structure et leur niveau de conservation.

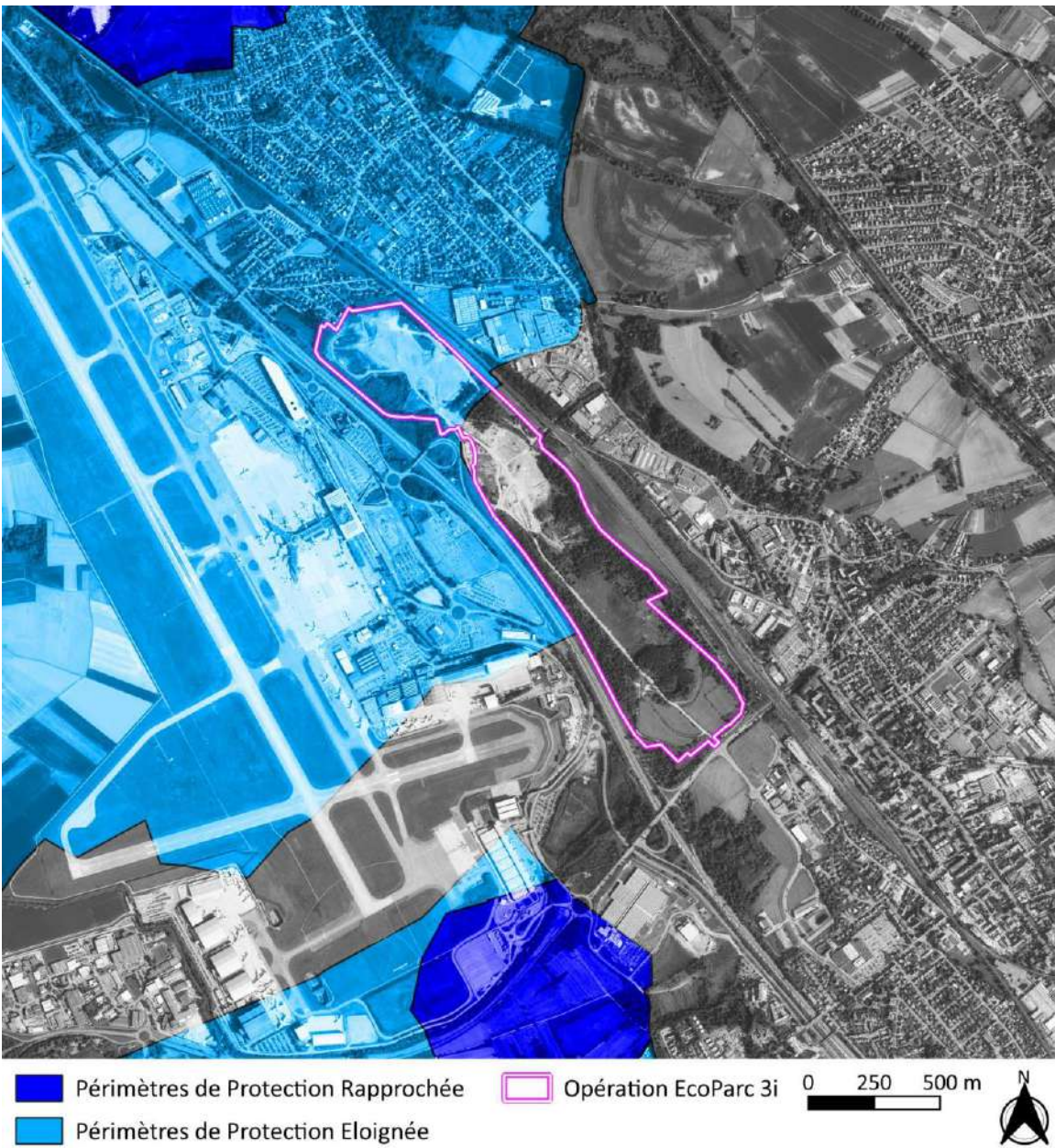
Le site héberge des espèces protégées et menacées, notamment des amphibiens (Rainette verte, Crapaud calamite, Tritons), des oiseaux nicheurs d'intérêt patrimonial (Vanneau huppé, Petit gravelot, Râle d'eau, Grèbe castagneux), des chiroptères, ainsi que des mammifères terrestres et divers insectes patrimoniaux (Odonates, Orthoptères)

Le site joue un rôle de corridor écologique structurant entre la Petite Camargue Alsacienne (au nord-est) et les milieux ouverts du Sundgau oriental. Les boisements périphériques, bien que parfois rudéralisés, permettent une continuité pour les espèces forestières et sont intégrés dans la logique de préservation des continuités écologiques du territoire.

Cependant, le site est fortement concerné par la présence et la prolifération potentielle d'espèces exotiques envahissantes, notamment la Renouée du Japon et le Robinier faux-acacia. Ces espèces représentent un enjeu écologique important car elles menacent la régénération des habitats naturels et la biodiversité indigène

La présence d'eau

Zone de captage eau potable



Fond: IGN, BD Ortho; Données: ATLASANTE

Réalisé le: 2025-03-27

Un captage, à proximité de l'aéroport, est en latéral hydrogéologique par rapport au sens d'écoulement de la nappe. La partie nord du site se trouve dans le périmètre de protection éloigné (PPE) de ce captage.

Zones humides

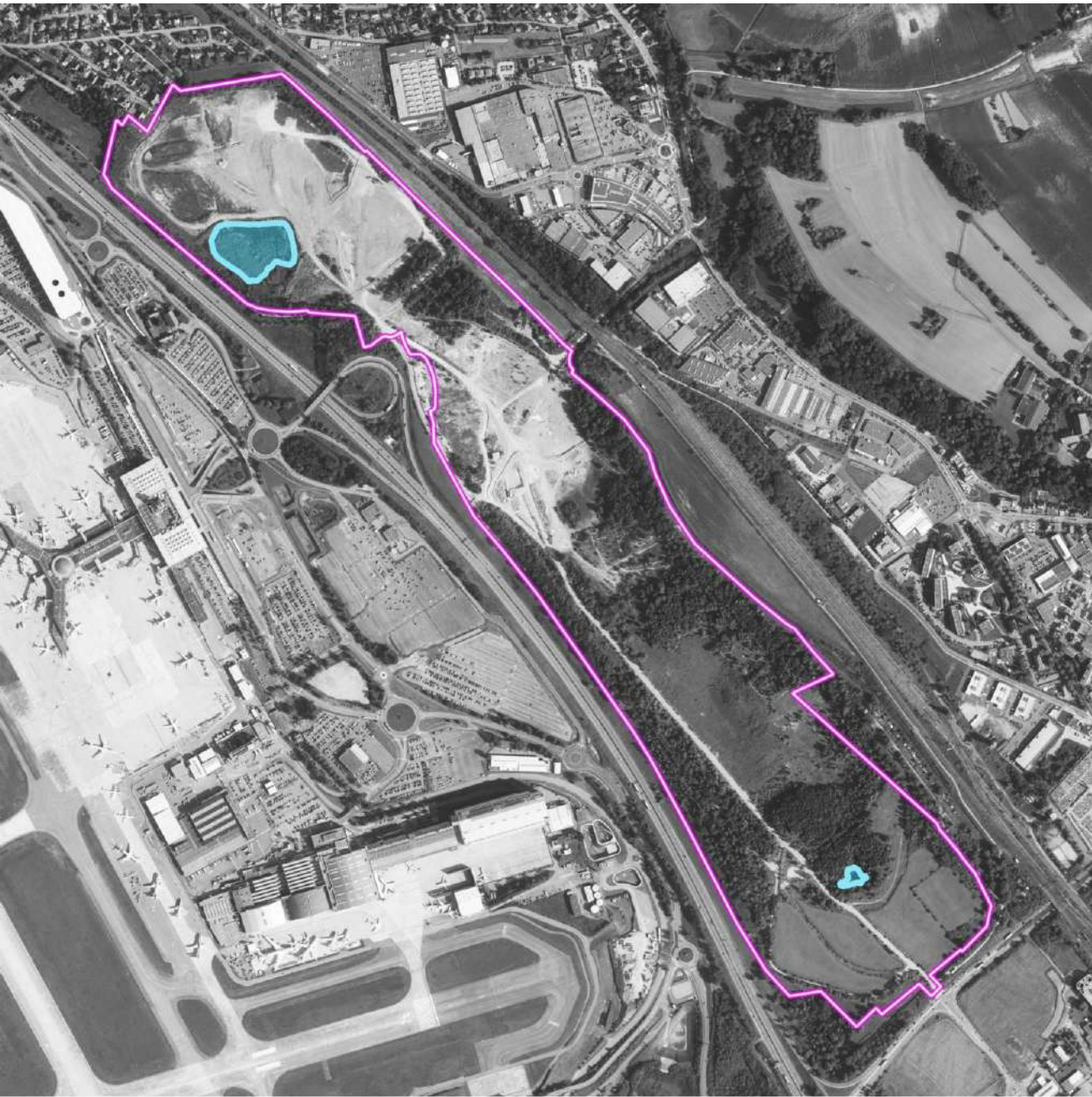


Fond: IGN, BD Ortho; Données: BEE Ing

Réalisé le: 2025-03-27

Le site présente des zones humides identifiées selon le critère floristique (le site étant entièrement sous remblai). Elle représente au total, près de 10 hectares de surface.

Localisation actuelle des points d'eau



Points d'eau
étang / marais

Opération EcoParc 3i

Fond: IGN, BD Ortho; Données: BEE Ing

Réalisé le: 2025-03-27

Plan d'eau en zone Nord (Mars 2024)



Plan d'eau en zone Sud (Mars 2024)



3 - PRISE EN COMPTE DES ENJEUX VIA L'OPERATION ECOPARC 3I

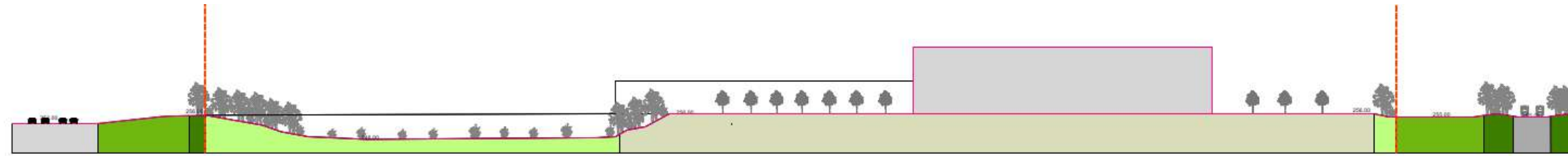
Ce chapitre illustre la manière dont l'état des lieux exposé ci-dessus est pris en compte dans le cadre du nouveau projet d'aménagement de l'EcoParc 3i. La combinaison des enjeux identifiés sur le site et des objectifs opérationnels portés par le projet permet d'élaborer le tableau de synthèse présenté en conclusion de la présente étude mise à jour. Celui-ci formalise les principes d'aménagement retenus au regard des contraintes, qualités et potentialités du territoire ; ces principes d'aménagement étant repris de façon réglementaire dans les PLU des communes de Héringue et de Saint-Louis dans leur version mise en compatibilité.

3.1 - Qualité de l'urbanisme et des paysages

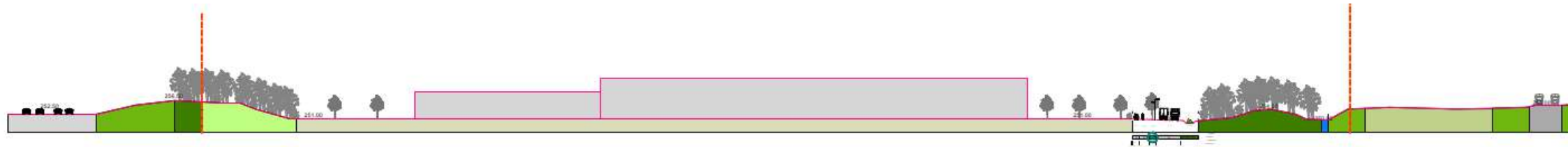
L'autoroute A35 et la RD105 constituent les principaux axes d'entrée dans le secteur d'étude. Depuis ces axes, la perception du paysage environnants est fortement réduite, et ce, en raison de plusieurs facteurs :

- L'A35 est en grande partie encaissée, avec des talus de protection et des remblais qui limitent la visibilité sur les paysages environnants
- Le long de l'EcoParc, des espaces boisés composés d'arbres à hautes tiges, forment un écran boisé, limitant la perception des environs depuis les grands axes routiers
- Les talus artificiels créés pour des raisons acoustiques et de stabilisation des sols notamment aux abords des axes routiers réduisent les ouvertures visuelles

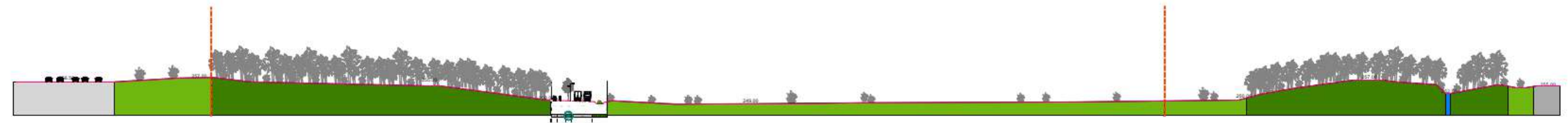
Coupe AA'



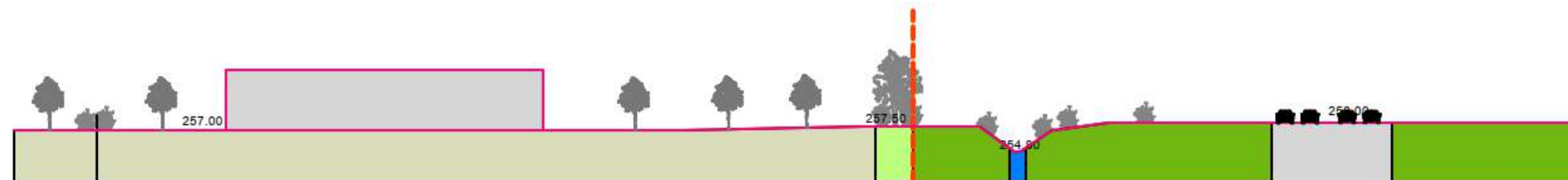
Coupe BB'



Coupe CC'



Coupe DD'



L'intégration paysagère de l'EcoParc 3i s'appuie également sur plusieurs mesures visant à améliorer la qualité de l'entrée de ville, notamment le long de l'autoroute A35. Cette infrastructure constitue une porte d'entrée majeure pour Héringue, Saint-Louis et l'agglomération trinationale. Les talus renforcés par l'opération 5A3F, ainsi que le corridor écologique maintenu et renforcé le long de l'A35, permettront non seulement de préserver les flux faunistiques, mais aussi d'intégrer cet espace boisé dans le paysage global du site formant ainsi une barrière visuelle naturelle entre les espaces environnants et le site.

En l'absence de mesures paysagères spécifiques, ci-après est représenté l'impact que pourrait avoir les aménagements sur le paysage proche (depuis la zone résidentielle nord). Cette illustration est exposée à titre d'exemple, elle ne représente pas l'impact paysager final, des mesures de réduction ayant été prises pour réduire au maximum l'impact paysager du projet sur le paysage environnant.

Insertion graphique des bâtiments – Vue depuis le Nord - en l'absence de mesures paysagères

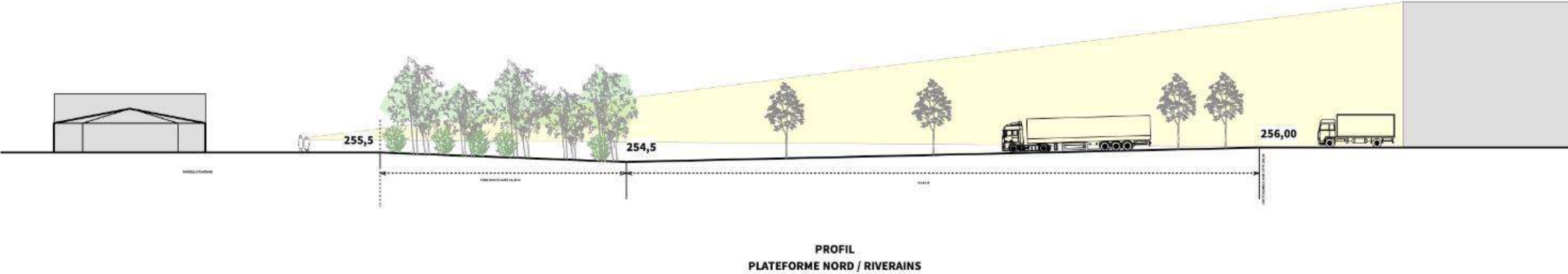


Insertion graphique des bâtiments - Vue depuis l'OUEST- en l'absence de mesures paysagères



Sur l'emprise nord, particulièrement exposée visuellement, en raison de la topographie du site, l'implantation des bâtiments a été pensée de manière à reculer la zone aménagée par rapport aux limites nord du site. Cette disposition permet la création d'une transition paysagère verte, assurant une meilleure insertion entre les parcelles résidentielles et la plateforme industrielle. De plus, la hauteur des bâtiments sera limitée à 25 mètres, garantissant une intégration plus harmonieuse dans l'environnement.

Cône de visibilité depuis la zone résidentielle après les mesures paysagères



Insertion graphique des bâtiments - Emprise Nord – avec les mesures paysagères



Insertion graphique des bâtiments - Emprise Ouest – avec les mesures paysagères



Ainsi, bien que l'EcoParc 3i introduise une transformation notable du paysage local, les choix d'aménagement et les mesures d'atténuation adoptées permettront de préserver une intégration paysagère équilibrée, tout en valorisant les continuités écologiques et les perspectives d'entrée de ville.

3.2 - Qualité architecturale

Bien qu'il s'agisse d'une opération d'aménagement, sans construction de bâtiments prévue à ce stade dans le cadre du permis d'aménager, la prise en compte de la qualité architecturale constitue un enjeu structurant du projet EcoParc 3i. Celle-ci est intégrée de manière anticipée dans les outils de planification urbaine que sont les PLU de Saint-Louis et de Héringue, par des dispositions spécifiques visant à encadrer la qualité du bâti futur.

Les dispositions réglementaires modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité des deux PLU imposent notamment des prescriptions relatives à l'ordonnancement des constructions, à la hauteur maximale des bâtiments, à leur insertion dans le paysage, ainsi qu'à la qualité des matériaux de façade. Ces prescriptions sont fixées dans une logique d'intégration du bâti futur à l'environnement immédiat. Ces exigences permettront d'assurer, lors de la réalisation ultérieure des constructions par les futurs preneurs de lots, une cohérence d'ensemble du parc d'activités.

3.3 - Sécurité, risques et nuisances

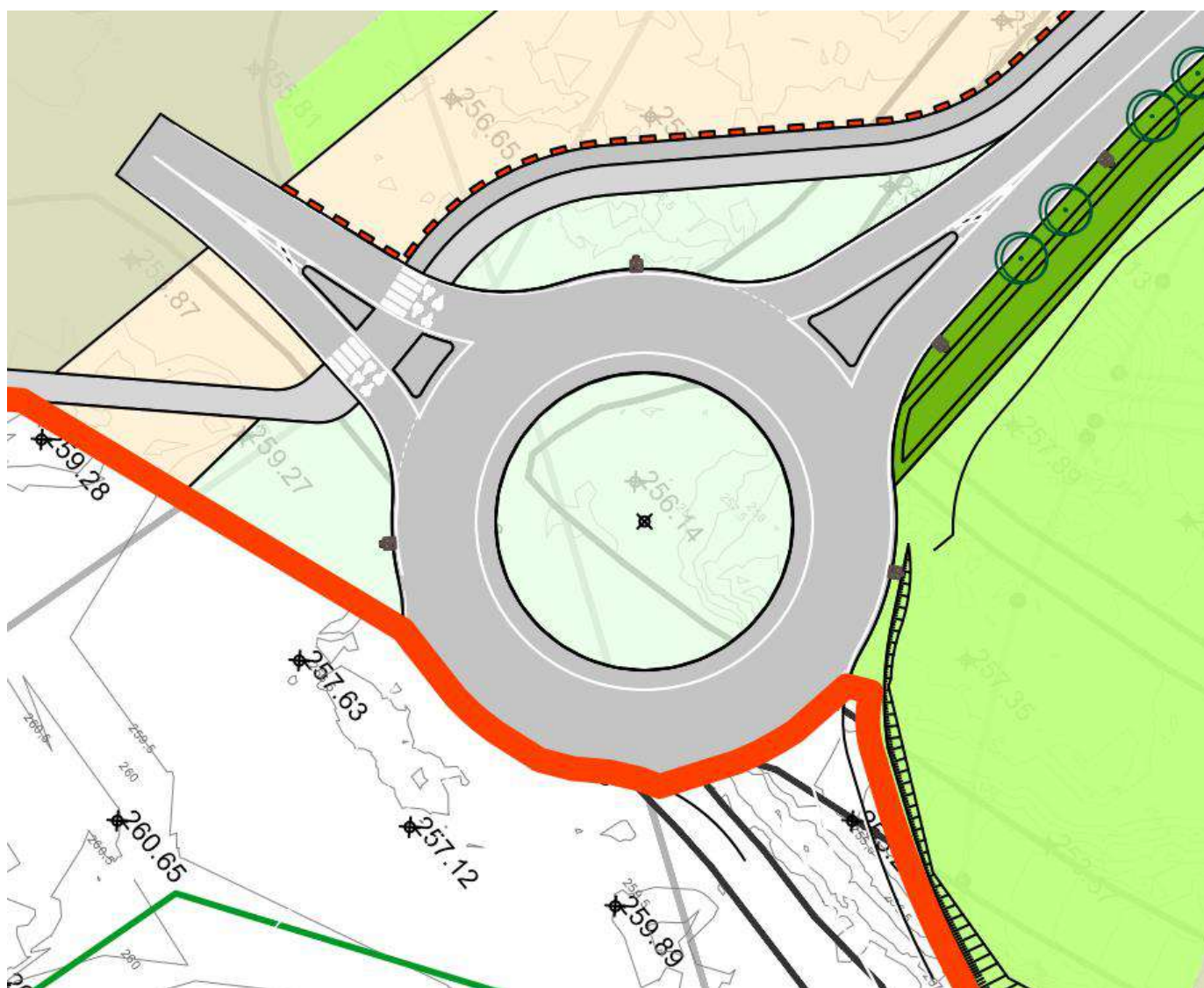
3.3.1 - Sécurisation des accès et des flux

L'aménagement du projet a été conçu pour garantir une sécurité optimale des différents usagers en différenciant les accès en fonction des flux de circulation. La RD105, axe structurant du secteur, permet un accès à l'EcoParc. Cet accès bénéficie d'une séparation claire entre les flux routiers, piétons et cyclables, réduisant ainsi les risques de conflits entre poids lourds, véhicules légers et mobilités douces. Cette organisation permet de fluidifier la circulation tout en protégeant les piétons et les cyclistes, notamment par la mise en place d'itinéraires sécurisés et distincts dès l'entrée du site. Ce site propre cycle-piétons permet la liaison entre les espaces de mobilités douces du site et les trames viaires douces existantes aux abords du site. En parallèle, des intersections sécurisées ont été intégrées au projet, notamment sur la connexion avec le chemin du Hellhof et le raccordement par un giratoire au Nord. Ces aménagements garantissent une meilleure lisibilité des parcours, et limitent les croisements dangereux qui, en particulier aux heures de pointe peuvent engendrer des risques pour la sécurité des personnes.

Au sein de l'aménagement, le projet prévoit des cheminements piétons et cyclables dédiés dès l'entrée du site. En complément, les marges de recul par rapport aux axes routiers ont été accentuées, notamment par la création d'espaces verts, arborés, marquant le linéaire paysager de la voirie. Cette approche offre non seulement un espace tampon entre les infrastructures de transport et les zones aménagées, mais elle favorise également le maintien et le développement des continuités écologiques, limitant ainsi l'impact du projet sur la faune et la flore locales.

L'ensemble de ces dispositifs reflète une volonté forte d'intégrer des principes de précaution et d'anticipation dans l'aménagement du projet, en veillant à la fois à la sécurité des usagers et à la préservation de l'environnement.

Plan type entrée du site – Giratoire NORD

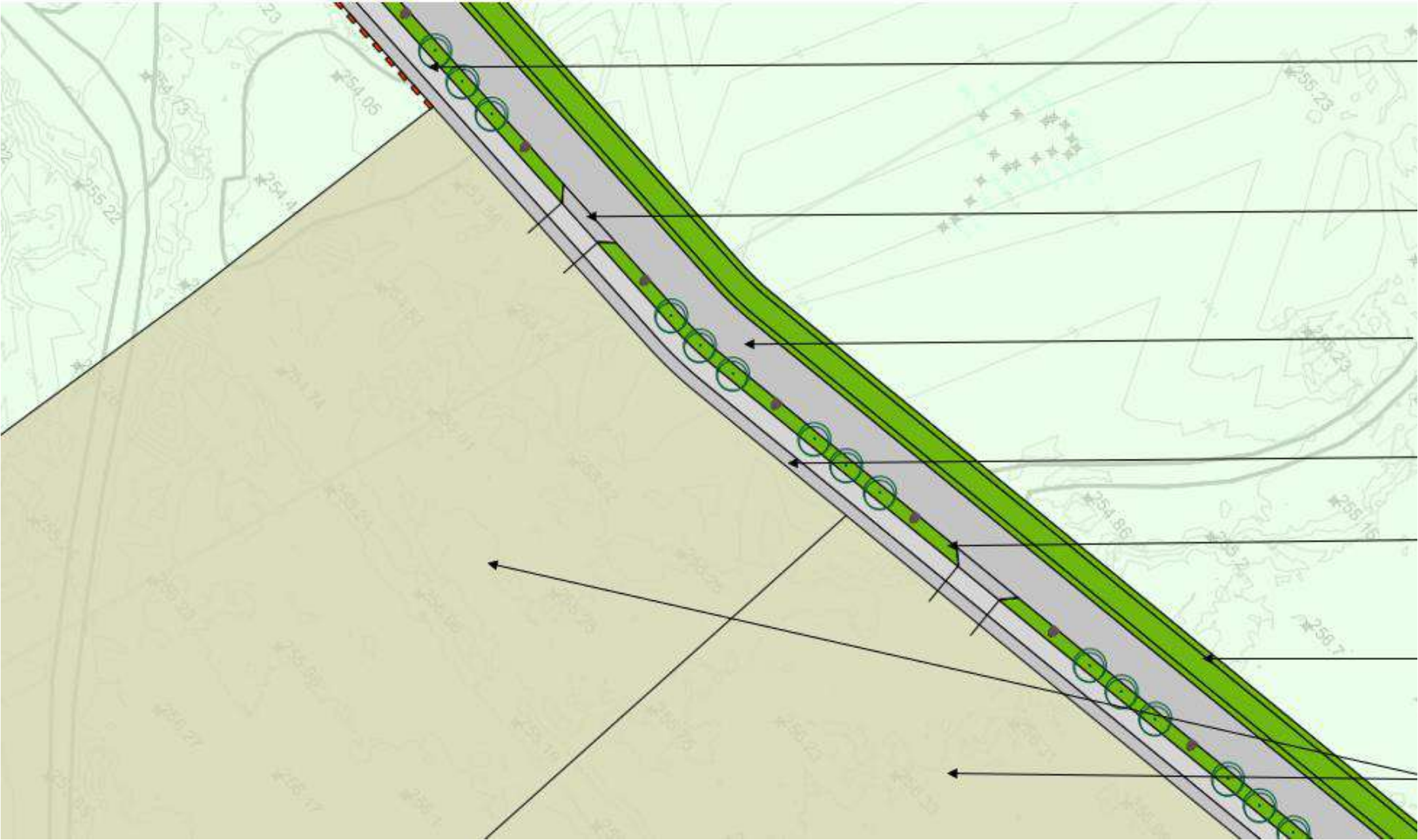


Plan type entrée cyclable – Chemin du Hellhof



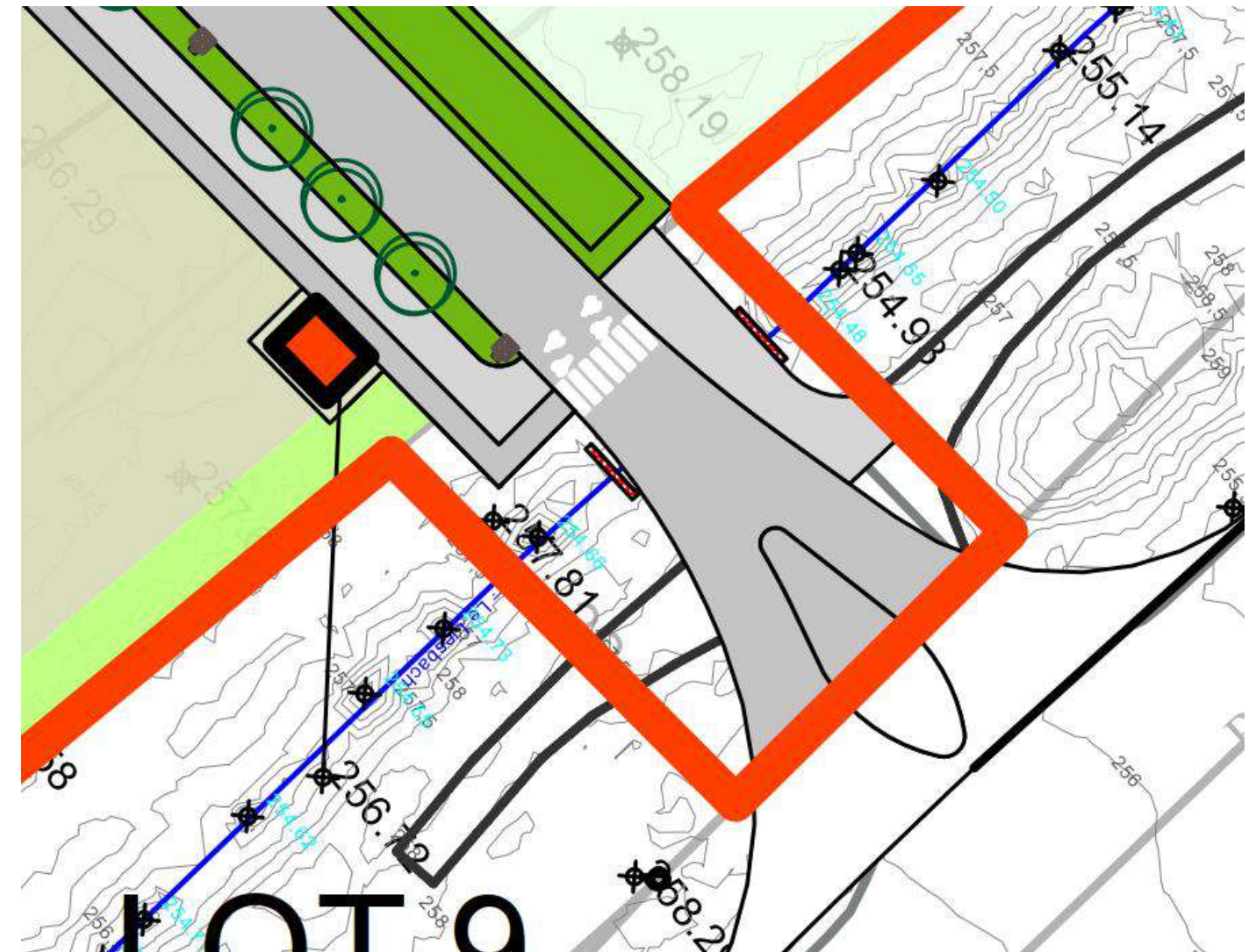
Dans le cadre de l'aménagement, le projet prévoit ainsi la création d'une liaison cyclable et piétonne sécurisée tout au long de la trame viaire, assurant une continuité entre l'accès sud du site (RD105) et son extrémité nord. Cette voie douce a été spécifiquement implantée du côté de la voirie interne qui dessert l'ensemble des lots du projet, dans une logique de sécurité et de fonctionnalité. Ce choix d'implantation permet de concentrer les déplacements doux (piétons et cyclistes) du même côté que les accès aux bâtiments, évitant ainsi les traversées répétées de la chaussée par les usagers vulnérables, notamment aux abords des entrées de parcelles.

Organisation des mobilités douces au sein du site de l'EcoParc 3i



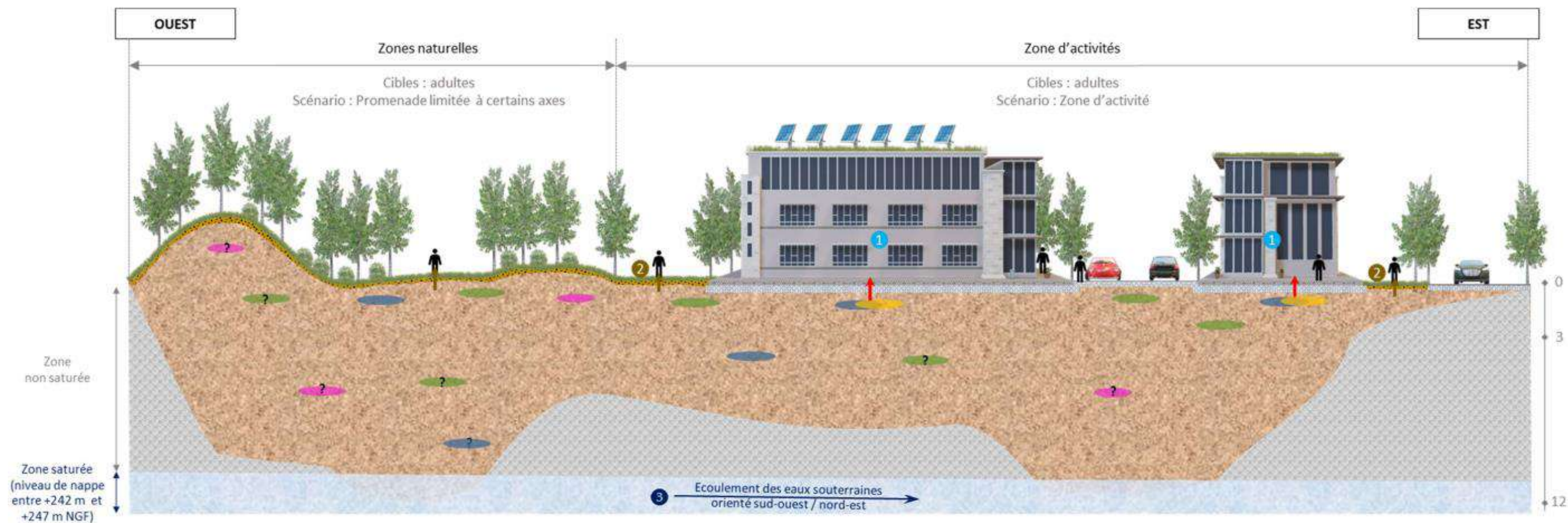
- Piste cyclable
- Accès aux lots
- Voirie
- Bande piétonne
- Linéaire paysager
- Noues d'infiltration
- Lots cessibles

Plan type entrée du site– par le chemin du Hellhof pour les piétons et cycles



Les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre dans le cadre de la gestion des risques de pollution pour l'EcoParc 3i s'articulent autour de plusieurs leviers complémentaires visant à prévenir les risques de contamination des milieux, en particulier les sols, les eaux souterraines et superficielles. Un plan de gestion de la zone d'activités est projeté afin d'assurer la maîtrise des sources de pollution identifiées, la traçabilité des matériaux, ainsi que la mise en œuvre de dispositions techniques adaptées à l'usage futur du site. Ce plan constituera le document de référence pour la gestion environnementale du site en phase d'aménagement comme en phase d'exploitation.

Le modèle de fonctionnement pour le scénario « Zone d'activités »



NATURE DES SOLS

- Remblais d'apport de sous-couche
- Remblais limoneux brun noir parfois humiques, assimilables à de la terre végétale sur 0,1 à 0,6 m d'épaisseur
- Remblais limono-graveleux, localement argilo-graveleux, avec présence de matériaux de démolition (briques et béton) plus ou moins concassés et de façon localisée de déchets industriels banals (ferrailles et plastiques) sur 2 à potentiellement 20 m d'épaisseur
- Sables graviers et galets rhénans

NATURE DES IMPACTS/ANOMALIES

(hors anomalies localisées en métaux dans les remblais limono-graveleux)

- Hydrocarbures $C_{10}-C_{40}$ dans les sols et HC C_5-C_{16} dans les gaz du sol
- HAP dans les sols
- Solvants (BTEX et COHV) dans les gaz du sol
- Traces de pesticides dans les sols

Absence d'impact significatif sur la qualité des eaux souterraines à l'aval

MESURES DE GESTION ET RESTRICTIONS ENVISAGEES

- 1 Absence de logements et d'établissements sensibles et pose des canalisations AEP au sein de sablons sains
- 2 Pérennisation de l'interdiction des cultures potagères et des plantations d'arbres fruitiers au droit des futurs espaces verts
- 3 Absence d'usage des eaux souterraines par pompage sans étude préalable démontrant la compatibilité des usages envisagés avec la qualité des eaux

VOIES DE TRANSFERT ET D'EXPOSITION RESIDUELLE RETENUES

- Inhalation de vapeurs issues du dégazage des sols (majoritairement HC, BTEX, COHV)
- Contact et ingestion de sols et/ou de poussières (majoritairement HC, HAP, PCB et métaux)

CONCLUSION DE L'ANALYSE DES ENJEUX SANITAIRES

Les niveaux de risques sanitaires attendus sont jugés acceptables et le site compatible avec le projet d'aménagement sous réserve de la mise en œuvre des restrictions d'usage envisagées.

3.3.3 - Gestion des nuisances liées au bruit

Tout d'abord, l'EcoParc 3i est une zone d'activités économiques, sans vocation résidentielle. Cela implique l'absence de logements permanents sur site, donc aucune population exposée de façon pérenne au bruit en période nocturne ou en dehors des heures de travail. Cela permet d'absorber des niveaux sonores qui ne seraient pas acceptables en zone d'habitat. De plus, les usages industriels sont compatibles avec les expositions sonores liées aux infrastructures voisines.

En outre, le projet prévoit la conservation des merlons paysagers, talutés et végétalisés, notamment en limites Sud (RD105) Ouest (A35) et Est (voie ferrée), afin de créer un écran visuel et sonore avec les infrastructures terrestres. Leur effet est renforcé par une végétalisation qui sera densifiée par les mesures compensatoires du projet permettant d'agir sur l'absorption acoustique.

Pour l'exposition au bruit lié au trafic aérien, le site se situe en effet en zone d'influence de l'EuroAirport, mais en dehors des zones les plus critiques du plan d'exposition au bruit (PEB).

3.3.4 - Gestion des risques naturels et technologiques

Le projet EcoParc 3i s'inscrit dans une logique de reconversion d'un site anciennement industrialisé et partiellement remblayé, sans exposition à des aléas naturels majeurs avérés à ce jour. Aucune zone à risque naturel réglementée (inondation, mouvement de terrain, feu de forêt...) n'impacte directement l'assiette de l'opération.

Cependant, dans une approche de précaution et de robustesse de l'aménagement, les PLU mis en compatibilité prévoient des prescriptions spécifiques pour encadrer la gestion des risques, notamment via la gestion du ruissellement. Les projets de construction ultérieurs devront intégrer des mesures de gestion des eaux pluviales à la parcelle. Le projet d'Ecoparc 3i prévoit des solutions de gestion des eaux de ruissellement des espaces publics via des noues d'infiltration.

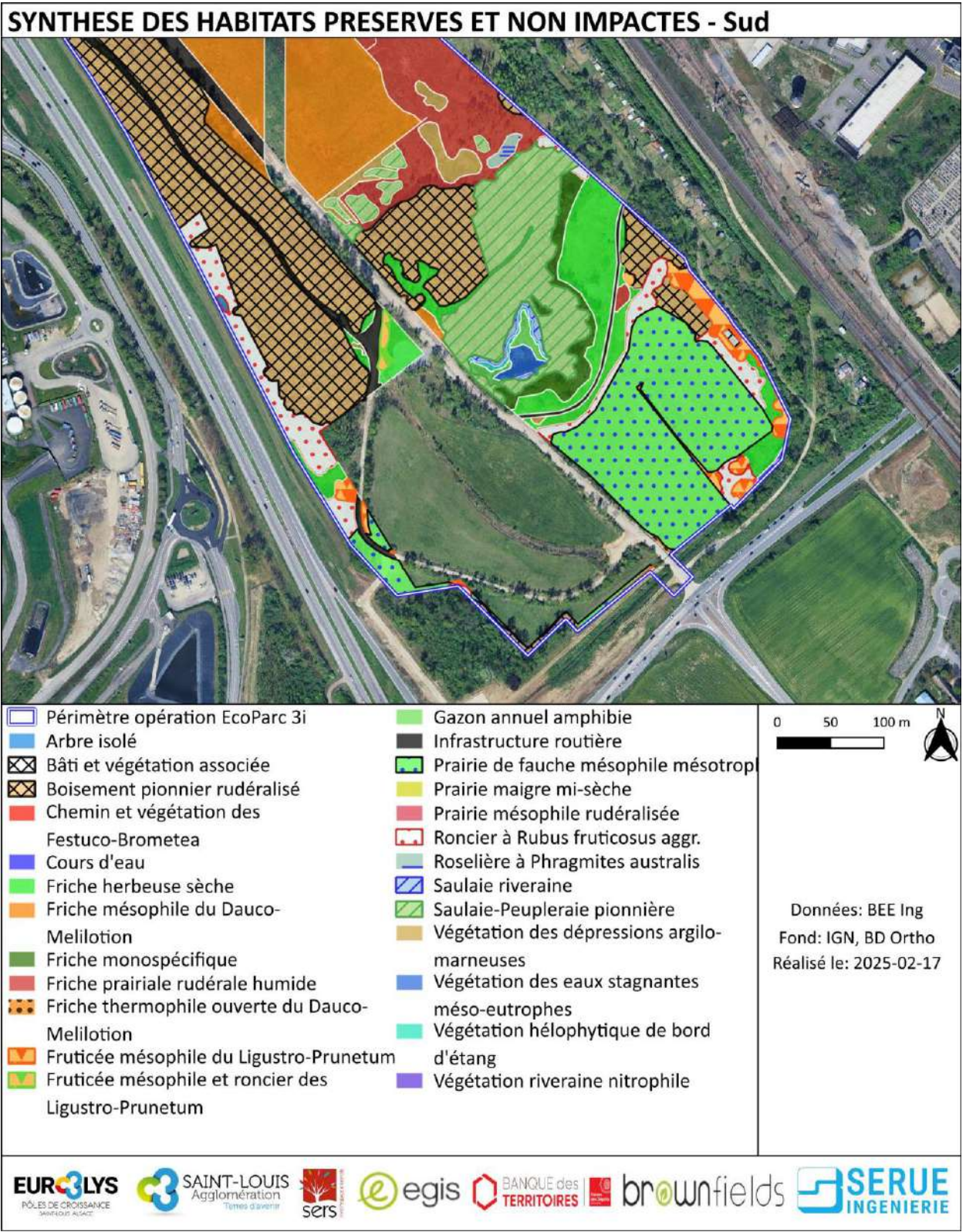
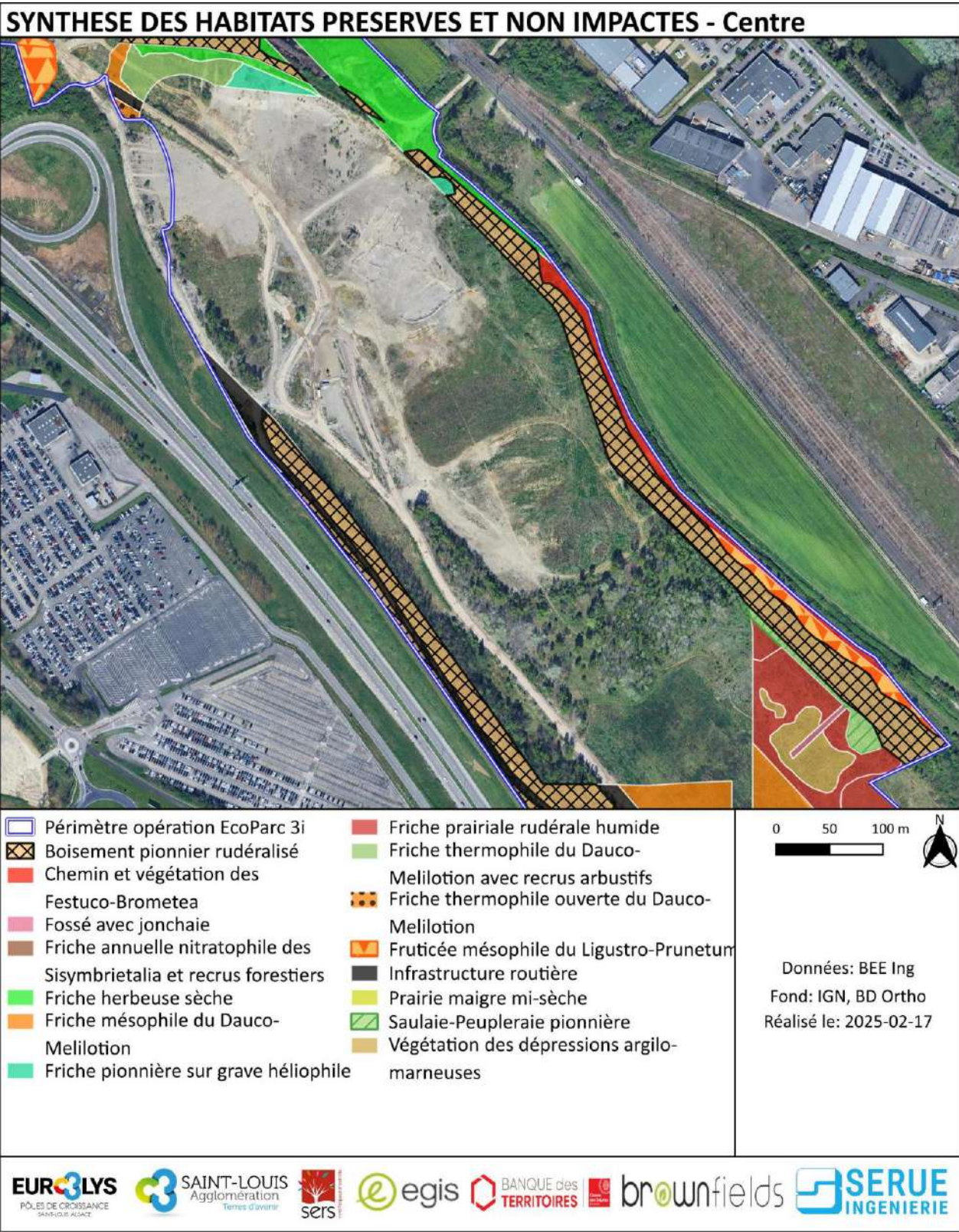
Les futures entreprises implantées sur le site devront se conformer strictement à la réglementation en vigueur, notamment en matière d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). L'ensemble des normes constructives applicables (résistance au feu, protection contre les risques accidentels, accessibilité des secours, etc.) devra être respecté par les porteurs de projet, en conformité avec la réglementation en vigueur.

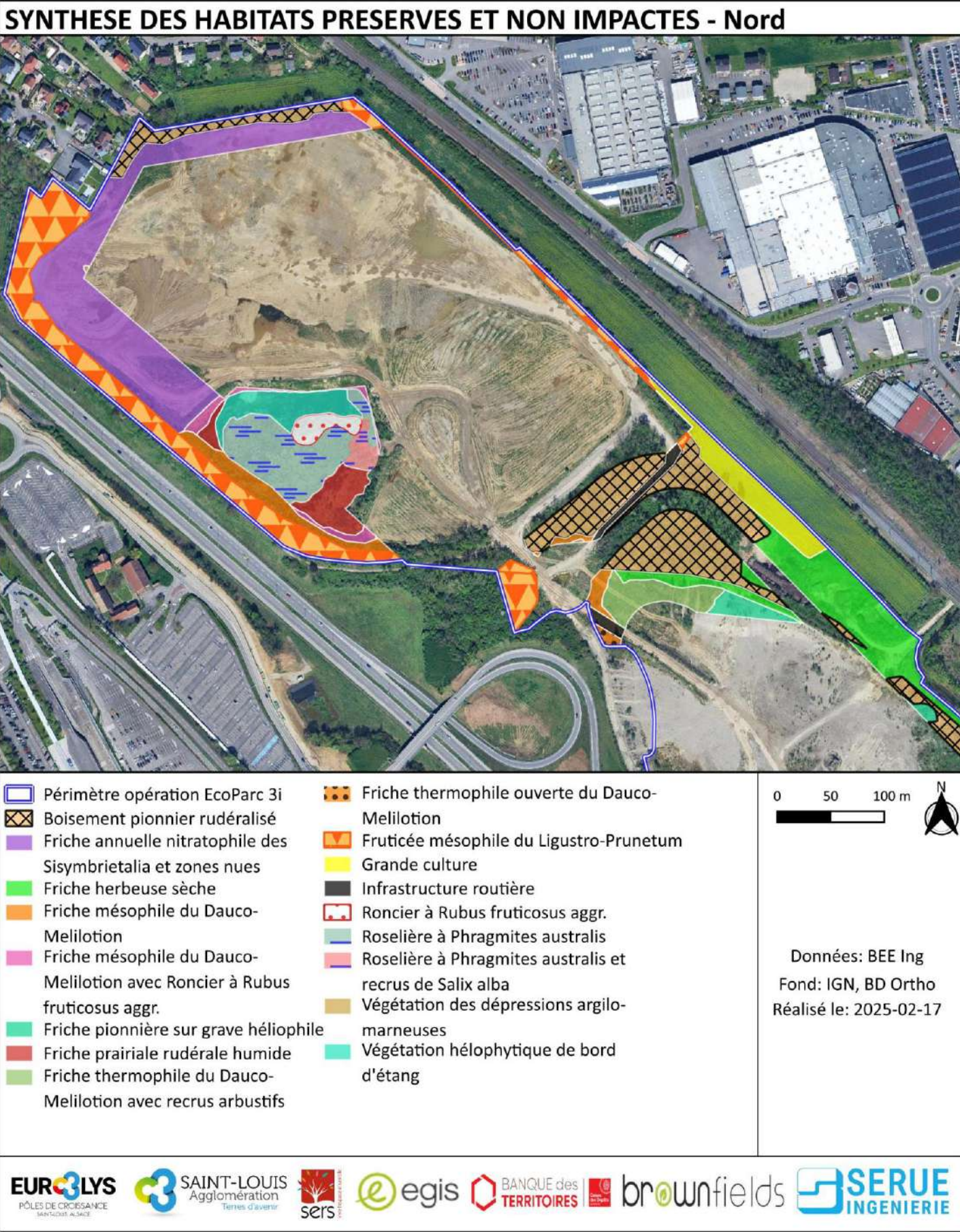
3.4 - Préservation et valorisation des écosystèmes

L'EcoParc 3i s'inscrit dans une dynamique d'aménagement respectueuse de l'environnement, mettant en avant le maintien des continuités écologiques et le renforcement des corridors de biodiversité. Le site de l'EcoParc 3i est caractérisé par la présence d'habitats naturels variés, incluant des boisements, des prairies et des zones humides, qui constituent des corridors écologiques essentiels pour la faune et la flore locales. L'analyse environnementale met en évidence l'importance de maintenir ces continuités écologiques pour assurer la connectivité entre les espaces naturels de la Petite Camargue Alsacienne et ceux du Sundgau. La prise en compte de ces éléments dans la planification du projet est cruciale pour limiter les impacts sur la biodiversité et garantir le maintien des habitats favorables aux espèces protégées et patrimoniales. L'intégration des corridors verts dans l'aménagement de l'EcoParc 3i se traduit par l'évitement et le renforcement de trames boisées, par la préservation d'espaces à forte valeur écologique, par la plantation de haies et la préservation d'espaces verts au sein même des plateformes destinées à accueillir les activités. Toutes ces mesures permettront de conserver et de renforcer les corridors existants, offrant ainsi des refuges et des voies de déplacement pour les espèces habitantes du site. Dans cette optique, plusieurs actions sont mises en œuvre, parmi lesquelles :

Maintien des continuités écologiques, renforcement des corridors de biodiversité :

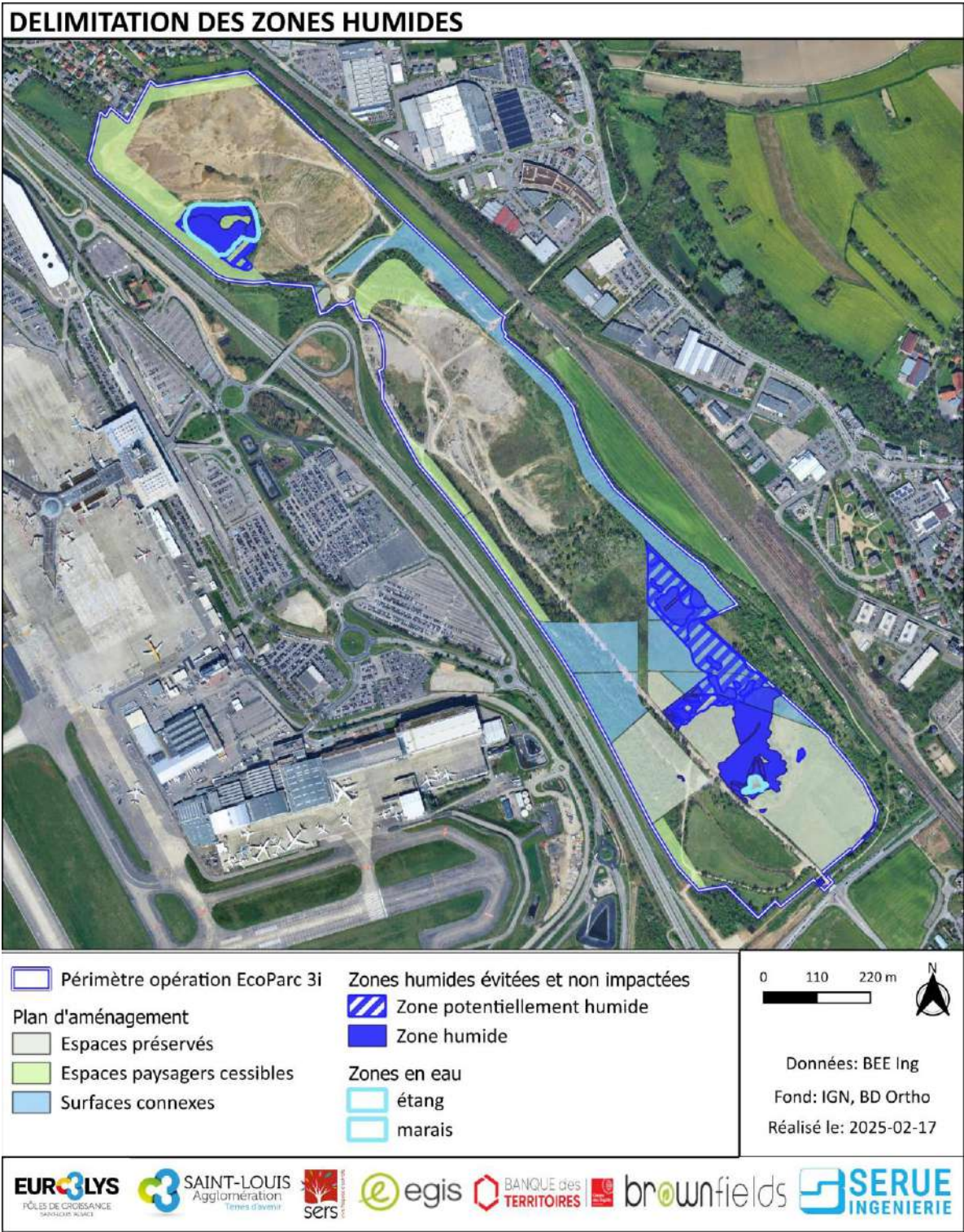
Zones écologiques évitées – cartographie de la typologie des milieux évités



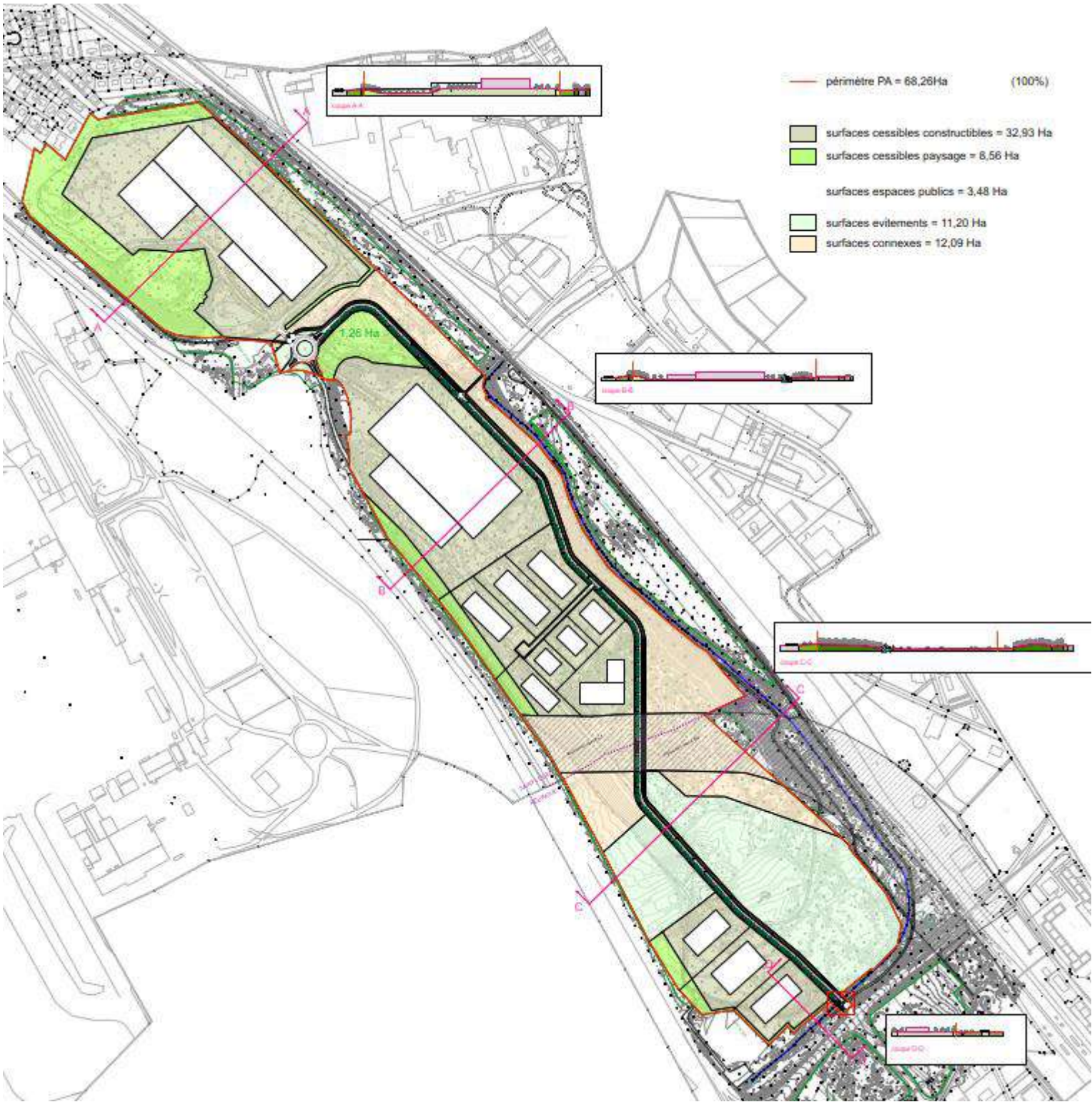


Renforcement et amélioration de la fonctionnalité des zones humides en dépression

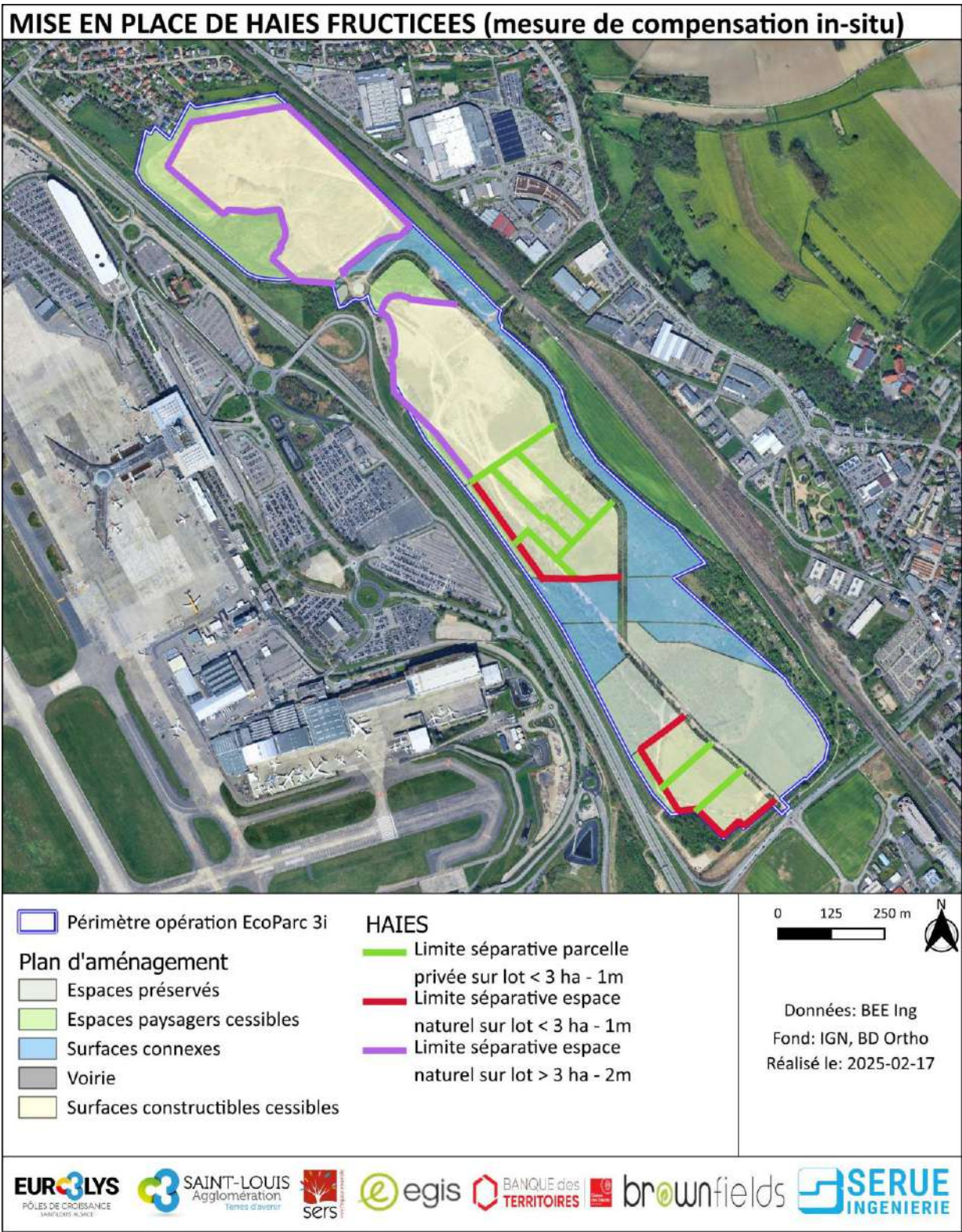
Zones humides et espaces évités



Espaces préservés au sein des lots (découpage des lots indicatif)



Plantations de haies en périphérie des aménagements (emplacement indicatif avant découpage définitif des lots)



L'EcoParc 3i intègre les principes de gestion des ressources et de sobriété foncière à travers plusieurs dispositifs concrets visant à minimiser l'impact environnemental tout en optimisant les infrastructures existantes.

Les noues situées en limites de voiries jouent un rôle essentiel dans la gestion des eaux pluviales. Ces aménagements permettent de limiter l'imperméabilisation des sols en favorisant l'infiltration directe de l'eau de pluie, réduisant ainsi le ruissellement et les risques d'inondation. Elles constituent également un élément paysager et écologique, en favorisant le développement d'une végétation adaptée, contribuant ainsi à la biodiversité locale. Ces noues sont conçues pour assurer une régulation hydraulique efficace et participent à l'amélioration de la qualité des eaux en filtrant naturellement les polluants avant leur infiltration dans le sol ou leur rejet vers les réseaux hydrauliques naturels.

Dans un objectif de réutilisation des ressources naturelles, l'EcoParc bénéficiera, grâce à la déclaration de projet, d'une réglementation locale qui va au-delà des exigences nationales. En effet, les dispositions des PLU communaux encouragent une couverture plus importante des toitures par des installations photovoltaïques, permettant une production d'énergie renouvelable plus conséquente et une réduction de l'empreinte carbone des bâtiments. Cette approche vise à maximiser l'autoconsommation énergétique des entreprises et infrastructures implantées sur le site, contribuant ainsi à une autonomie énergétique renforcée et à la décarbonation des activités industrielles et tertiaires développées au sein de l'EcoParc.

4 - TRADUCTION REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME MIS EN COMPTABILITE

THEMES	SOUS-THEMES	ETAT DES LIEUX	ENJEUX	CONTRAINTES	PARTI PRIS D'AMÉNAGEMENT	TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE
QUALITE DE L' URBANISME ET DES PAYSAGES	PERCEPTION DU TERRITOIRE	Secteur perçu comme une zone de friche urbaine, peu lisible à l'entrée de ville. Séquence urbaine peu perceptible depuis l'autoroute Milieux anthropisé, présences de grandes industries dans le paysage	Requalifier l'entrée d'agglomération, améliorer l'image du site.	Entrée de ville peu valorisante, linéaires routiers dominants.	Reculs du bâti, séquences végétalisées en périphérie du site, trame paysagère permettant l'insertion de la zone d'aménagement.	Le SCOT intègre également dans ses dispositions, une orientation pour un urbanisme de qualité notamment aux entrées de ville Les PLU (OAP et règlement graphique) identifient des Espaces Paysagers à Créer, Conserver ou Améliorer (EPCC) permettant en limite de site, de préserver les vues paysagères depuis les principaux accès (RD105 et A35).
	CONTEXTE TOPOGRAPHIQUE	Anciennes gravières remblayées, topographie irrégulière	Créer des plateformes constructibles stables et homogènes.	Pentes, remblais avec difficultés d'un point de vue géotechnique, altimétries hétérogènes.	Aménagement de plateforme à 251 et 256 NGF, remblais réglementés et contrôlés avant la phase travaux de l'EcoParc 3i (cahier des charges de remblais de GMR)	Règlement écrit (hauteur maximale des constructions données selon une cote NGF (PLU Saint-Louis)
	CONTRAINTES LIEES AUX INFRASTRUCTURES	Présence de l'A35, voie ferrée, EuroAirport, contraintes de bruit et de hauteur.	Composer avec les contraintes pour intégrer dans l'aménagement.	Hauteurs limitées (servitude aéronautique), contraintes liées au bruit	Respect des servitudes liés aux infrastructures, aménagement adapté aux contraintes.	Hauteur réglementée, limite de recul intégrée aux PLU
	MOBILITÉS	Dépendance forte à la voiture, liaisons douces peu structurées.	Créer un maillage multimodal, sécurisé et attractif.	Infrastructure complète à créer sur la zone	Trame viaire hiérarchisée, liaison douce Nord-Sud sécurisée, liaison au réseau existant	OAP Mobilité de Saint-Louis, OPA de Hésingue
ARCHITECTURE	QUALITE ARCHITECTURAL	Environnement à dominante industrielle, constructions peu homogènes.	Assurer une cohérence architecturale et paysagère.	Intégrer une séquence architecturale de qualité dans une zone d'aménagement	Cohérence imposée par des prescriptions architecturales reprises dans le cahier des charges de cession des lots notamment.	Les PLU intègre des dispositifs permettant d'assurer une harmonie dans les futures constructions accueillies sur les lots privés. Articles sur matériaux, volumes, hauteur dans PLU.

NUISANCES	NUISANCES SONORES	Nuisances routières (A35-RD105), aériennes (PEB), industrielles.	Limiter les impacts sonores sur les futurs usagers.	Classement sonore fort, exposition permanente aux nuisances.	Mises en place de merlons, haies, talus végétalisés ; respect des marges de recul et des contraintes d'isolement acoustique des bâtiments.	PEB de l'aéroport de l'EuroAirport portant prescription constructible et interdiction dans certaines zones Les dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013052-0009 du 21 février 2013 relatives à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation s'appliquent aux secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transport terrestre. Le texte de cet arrêté et la liste des infrastructures de transport concernées sont annexés au PLU = Prescription d'urbanismes applicables dans les zones de bruit annexé au PLU de Saint-Louis et non modifiés Marge de recul, merlons paysagers figés grâce aux EPCC créés dans les deux PLU.
SECURITE	RISQUES NATURELS	Sismicité, Aléa gonflement des argiles	Sécuriser l'aménagement au regard des contraintes	Adaptation aux risques	Adaptation géotechnique des plateformes et des futures constructions, cahier de prescriptions géotechniques pour les remblais, adaptation des fondations des futures constructions.	Exigences réglementaires en vigueur
	RISQUES TECHNOLOGIQUES	Présence de risques sur le territoire, non directement concerné par le projet	Anticiper les interactions et encadrer les futurs usages du site.	Adaptation aux risques	Réglementation ICPE des futures constructions notamment.	Limitation des usages des zones par les PLU (hors SEVESO)
	POLLUTION	Pollutions historiques (site BASOL), remblais potentiellement pollués.	Limiter l'exposition des populations et protéger les milieux.	Pollutions résiduelles à maîtriser (sols, eaux pluviales).	Plan de gestion, dépollution encadrée, suivis des remblais.	/
	SÉCURITÉ	/	Organiser les flux, éviter les croisements conflictuels.	Risque accidentogène sans hiérarchisation viaire claire.	Giratoires, flux différenciés, accès sécurisés : réglementé par un plan de composition de PA.	Trame viaire complète via les OAP et OPA des PLU.

PRESERVATION ET VALORISATION DES ECOSYSTEMES	EAU ET ZONES HUMIDES	Présence de zones humides sur site.	Préserver et restaurer les fonctions écologiques et hydrauliques.	Sols peu perméables, proximité nappe, zones humides au sein de l'aménagement.	Evitement de certaines zones humides, mesures de réduction permettant la gestion des eaux humides évitées, création de noues d'infiltration	Intégration des zones humides à préserver dans les OAP des PLU, mesure de protection par les EPCC du règlement graphique des PLU.
	FAUNE ET FLORE	Trames vertes morcelées, corridors écologiques à reconnecter.	Maintenir la continuité écologique, accueillir la biodiversité.	Aménagement projeté au sein d'une trame morcelée	Renforcement de la trame verte, corridors écologiques créés ou renforcés, intégration de mesures permettant les continuités écologiques	OAP TVB du PLU de Saint-Louis, OPA du PLU de Hésingue, zones préservées par les EPCC des deux PLU

5 - ANNEXE

Annexe 1. Pas d'annexe au présent document