

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 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

Notice de présentation

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\2024-08-05-Notice de présentation\VR-24-034-APA-Notice de présentation-Ind0.docx

SOMMAIRE

1 -	PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE DECLARATION DE PROJET	4
2 -	PRESENTATION DU MAITRE D’OUVRAGE.....	7
2.1 -	Maître d’ouvrage du projet d’aménagement	7
2.2 -	Maître d’ouvrage de la déclaration de projet	7
3 -	PRESENTATION DES AUTEURS DES ETUDES	8
4 -	PRESENTATION DU PROJET	9
4.1 -	Cadre de la présente déclaration de projet	9
4.2 -	Localisation	11
4.2.1 -	Les abords du projet	14
4.2.2 -	Etat actuel du site	14
4.2.3 -	Photos du site actuel.....	17
4.3 -	Objectifs et ambitions du projet	17
4.4 -	Organisation envisagée sur le site de projet.....	18
4.4.1 -	Aménagement de trois zones principales	18
4.4.2 -	Composition de l’opération d’aménagement	21
4.5 -	Traitements des voies et espaces publics	22
4.5.1 -	Les accès	25
4.5.2 -	Les constructions, clôtures, végétation ou aménagements situés en limite de terrain	25
4.5.1 -	Les équipements à usage collectif.....	27
4.5.2 -	La gestion du stationnement	27
4.6 -	Contexte règlementaire actuel du projet.....	28
4.6.1 -	Contexte régional –SRADDET	28
4.6.2 -	Contexte supra-communal.....	31
4.6.3 -	Contexte communal.....	36
4.6.4 -	Dispositif spécifique au titre de la Loi Barnier.....	53
4.7 -	Conclusion sur le contexte règlementaire du projet et la procédure envisagée.....	58
5 -	DEMONSTRATION DU CARACTERE D’INTERET GENERAL DU PROJET	59
5.1 -	Situation au regard de l’objectif de réduction de la consommation d’espaces	59
5.1.1 -	Une zone stratégique ciblée dans le SCOT	59
5.1.1 -	Une réponse à un besoin de foncier identifié	59
5.1.2 -	Le choix d’un site en requalification de friche	62
5.2 -	L’apport du projet pour l’économie locale.....	62
5.2.1 -	Le positionnement stratégique du site	62
5.2.2 -	Le développement économique pour les communes et le bassin de vie.....	72
5.2.3 -	L’inscription dans les objectifs « France 2030 »	72
5.2.4 -	L’adéquation du projet avec les objectifs de la Région Grand-Est - SRADDET	75
5.2.5 -	L’adéquation du projet avec les objectifs du bassin de vie – SCOT Saint-Louis Agglomération.....	76
5.3 -	L’apport du projet pour la population.....	76
5.3.1 -	La création d’emplois sur le site, d’emplois indirects et d’emplois induits.....	76
5.3.2 -	Une optimisation des déplacements domicile-travail.....	77
5.4 -	L’intérêt urbanistique, paysager et environnemental du projet.....	77
5.4.1 -	Le respect des principes de développement durable	77
5.4.2 -	Une prise en compte de la qualité paysagère à l’entrée des villes	78

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Situation locale du projet.....	12
Figure 2 : Vue aérienne du projet et communes d'implantation.....	13
Figure 3 : Limite Nord-Est de l'EcoParc 3i – SERUE Ingénierie – Avril 2024.....	17
Figure 4 : chemin existant remobilisé pour la nouvelle voie - SERUE Ingénierie – Avril 2024.....	17
Figure 5 : franchissement du Liesbach en limite Sud - SERUE Ingénierie – Avril 2024.....	17
Figure 6 : Partie centrale amenée à être remblayée - SERUE Ingénierie – Avril 2024.....	17
Figure 7 : Esquisse d'aménagement et hypothèse d'implantation – source : INTENSITES Architectes-Urbanistes – document indicatif sans échelle et non contractuel.....	20
Figure 8: Profil entrée EcoParc 3i Sud (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel.....	23
Figure 9 : Profil sous ouvrage NLF (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel.....	24
Figure 10 : Profil pied de talus emprise centrale (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel.....	24
Figure 11 : Esquisse provisoire d'aménagement volet paysager - document indicatif sans échelle et non contractuel.....	26
Figure 12 : Photo actuelle depuis la zone résidentielle au nord du site.....	27
Figure 13 : Photo simulation du projet avec la lisière paysagère depuis la zone résidentielle au nord du site.....	27
Figure 14 : Extrait du Document d'orientations et d'objectifs du SCOT approuvé -page 10.....	32
Figure 15 : cartographie des zones d'activités sur le territoire de l'agglomération de Saint-Louis – extrait du SCOT – DOO page 21.....	33
Figure 16 : extrait du DOO page 22 – vocation des ZA visées en développement économique du SCOT approuvé.....	33
Figure 17 : Pôle commerciaux majeur du territoire de Saint-Louis Agglomération du DOO du SCOT de Saint-Louis Agglomération.....	34
Figure 18 : extrait du DOO – page 50 – trame verte et bleue du territoire – SCOT Approuvé.....	35
Figure 19 : Orientations en matière de développement économique et de d'équipement commercial (PADD de Saint-Louis).....	38
Figure 15 : Extrait du PADD du PLU de Saint-Louis.....	39
Figure 21 : Règlement graphique du PLU de Saint-Louis opposable au 02/12/2024.....	40
Figure 22 : Extrait de l'OAP sectorielle du PLU de Saint-Louis.....	43
Figure 18 : Extrait de l'OAP TVB et Nature en ville du PLU de Saint-Louis.....	43
Figure 19 : Extrait de l'OAP Mobilités actives du PLU de Saint-Louis.....	44
Figure 20 : Extrait du Plan des SUP de la commune de Saint-Louis aux abords du projet.....	45
Figure 21 : Extrait du PADD de Héringue.....	47
Figure 27 : Extrait du règlement graphique du PLU de Héringue.....	48
Figure 28 : OAP Sectorielle "Technoport" du PLU de Héringue.....	50
Figure 29 : Légende de l'OAP sectorielle Technoport du PLU de Héringue.....	51
Figure 30 : Extrait du plan des servitudes aéronautiques (PSA) (source : Geoportail).....	52
Figure 31 : Distance Loi Barnier– avant étude d'entrée de ville.....	54
- Figure 32 : Distance Loi Barnier -après étude d'entrée de ville.....	56
Figure 33 : Classification des ZAE dans le territoire de Héringue Agglomération - ADAUHR - décembre 2023.....	59
Figure 34 : Surface des parcelles vides concernant les ZAE de Héringue Agglomération - ADAUHR - décembre 2023.....	59
Figure 35 : Détail du total des surfaces vides des zones d'activité sur le territoire de Héringue Agglomération - ADAUHR - décembre 2023.....	60
Figure 36 : Situation géographique du projet.....	63
Figure 37 : Localisation du projet au sein de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (Source : Site ETB).....	65
Figure 38 : Carte du réseau de l'EuroAirport.....	66
Figure 39 : Réseaux routiers à proximité du projet.....	67
Figure 40 : Transport ferroviaire à proximité du projet.....	69
Figure 41 : Intégration du projet dans le schéma directeur cyclable de Saint-Louis Agglomération (Source SLA).....	71
Figure 42: Objectifs de France 2030 (Source : Agence Nationale de Recherche).....	73
Figure 43 : Schématisation des interactions entre emploi Direct - Indirect – Induit (Source : INSEE – chiffres-clés de l'industrie en France).....	77

1 - 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'Hésingue 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.

En l'état actuel, la zone du projet, telle que définie dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Saint-Louis Agglomération, a pour vocation principale le développement commercial et le renforcement de l'attractivité touristique. Selon le Document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCOT approuvé, cette zone est spécifiquement désignée pour des activités commerciales, contribuant ainsi à dynamiser l'économie locale tout en attirant des visiteurs.

Le projet proposé par Brownfields, orienté principalement vers des activités industrielles, ne s'inscrit pas pleinement dans les objectifs définis par le SCOT.

Sur le territoire communal de Saint-Louis, le site du projet est identifié comme secteur 2AUb, « secteur de réserve foncière pour l'aménagement du site du Technoport » et UF, « Zone dédiée à la plateforme aéroportuaire de l'EuroAirport ». Sur le territoire communal de Hésingue, le site est fléché comme secteur AUtp. En l'état actuel des documents d'urbanisme, les dispositions des deux PLU applicables ne permettent pas la réalisation du projet d'aménagement de l'EcoParc 3i porté par Brownfields, aussi bien sur le territoire de Saint-Louis que de Hésingue.

Ainsi, compte tenu de l'intérêt général qui s'attache à la réalisation de l'opération d'aménagement « EcoParc 3i », la Communauté d'agglomération de Saint Louis Agglomération a décidé d'en consacrer l'intérêt général par une déclaration de projet conformément aux dispositions de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme, et de procéder subséquentement à la mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale de Saint Louis et conjointement avec les communes d'Hésingue et de Saint-Louis, à la mise en compatibilité des deux Plans Locaux d'Urbanisme de Hésingue et Saint Louis dans les conditions prévues aux articles L. 143-44 et suivants du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité du SCOT et L153-54 et suivants pour la mise en compatibilité des deux PLU.

Le cadre juridique de cette procédure de mise en compatibilité figure dans les dispositions précitées reproduites ci-après :

Article L300-6 du code de l'urbanisme ¹ :

L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après une enquête publique réalisée en application du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général :

1° D'une action ou d'une opération d'aménagement, au sens du présent livre ;

2° De la réalisation d'un programme de construction ;

3° De l'implantation d'une installation de production d'énergies renouvelables, au sens de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, d'une installation de stockage d'électricité, d'une installation de production d'hydrogène renouvelable ou bas-carbone, au sens de l'article L. 811-1 du même code, y compris leurs ouvrages de raccordement, ou d'un ouvrage du réseau public de transport ou de distribution d'électricité ;

4° De l'implantation d'une installation industrielle de fabrication, d'assemblage ou de recyclage des produits ou des équipements, y compris de petites et moyennes entreprises, qui participent aux chaînes de valeur des activités dans les secteurs des technologies favorables au développement durable, définis par le décret en Conseil d'Etat prévu au dernier alinéa du présent article, y compris des entrepôts de logistique situés sur le site et nécessaires au fonctionnement de cette installation ;

5° De l'implantation d'une installation de recherche et développement ou d'expérimentation de nouveaux produits ou procédés qui participent directement aux chaînes de valeurs des activités dans les secteurs des technologies favorables au développement durable mentionnées au 4°.

Les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59 sont applicables, sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.

Lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat, elle peut procéder aux adaptations nécessaires du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, d'un schéma d'aménagement régional des collectivités de l'article 73 de la Constitution, du plan d'aménagement et de développement durables de Corse schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, d'une charte de parc naturel régional ou de parc national, du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux, de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, du schéma régional de cohérence écologique ou du plan climat-air-énergie territorial. Ces adaptations sont effectuées dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables au contenu de ces règlements ou de ces servitudes.

Les adaptations proposées sont présentées dans le cadre des procédures prévues par les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59, auxquelles les autorités ou services compétents pour élaborer les documents mentionnés à l'alinéa précédent sont invités à participer.

Lorsque les adaptations proposées portent sur le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, un schéma d'aménagement régional des collectivités de l'article 73 de la Constitution ou le plan d'aménagement et de développement durables de Corse, elles sont soumises pour avis, avant l'enquête publique, à l'assemblée délibérante de la collectivité concernée. Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de trois mois. Cet avis est joint au dossier soumis à enquête publique. En cas d'avis défavorable, la déclaration de projet ne peut être prise que par décret en Conseil d'Etat.

Une déclaration de projet peut être prise par décision conjointe d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales et de l'Etat.

Lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au huitième alinéa font l'objet d'une évaluation

¹ Version en vigueur au 05/08/2024

environnementale, au sens de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Lorsqu'elle est prononcée par l'Etat, la déclaration de projet relative à une installation industrielle mentionnée au 4° du présent article, aux projets d'infrastructures directement liées à cette installation ou aux projets de création ou de modification d'ouvrages du réseau public de transport d'électricité ayant pour objet le raccordement de ladite installation peut, lorsque la réalisation du projet nécessite ou est susceptible de nécessiter une dérogation au titre du c du 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, lui reconnaître, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur, au sens du même c. Cette reconnaissance ne peut être contestée qu'à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration de projet, dont elle est divisible. Elle ne peut être contestée à l'appui d'un recours dirigé contre l'acte accordant la dérogation prévue audit c.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.

Article L143-44 code de l'urbanisme² :

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un schéma de cohérence territoriale ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du schéma qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16, et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-8.

Article L153-54 code de l'urbanisme³ :

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

La mise en compatibilité du SCOT de Saint-Louis agglomération et des deux PLU permettra la délivrance des permis de construire sur les différents lots qui auront préalablement été créés et viabilisés par la société Brownfields, dans le cadre d'une procédure de lotissement relevant du permis d'aménager.

² Version en vigueur au 26/08/2024

³ Version en vigueur au 26/08/2024

2 - PRESENTATION DU MAITRE D'OUVRAGE

2.1 - Maître d'ouvrage du projet d'aménagement

Le maître d'ouvrage est la société Brownfields :

The logo for Brownfields features the word "brownfields" in a lowercase, sans-serif font. The letter "o" is replaced by a stylized green leaf icon.

BROWNFIELDS

7 rue Balzac

75008 Paris

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



BANQUE DES TERRITOIRES - CAISSE DES DEPOTS

14 boulevard de Dresde

67080 Strasbourg

2.2 - Maître d'ouvrage de la déclaration de projet

Le maître d'ouvrage est la collectivité Saint-Louis Agglomération :



SAINT-LOUIS-AGGLOMERATION

Place de l'Hôtel de Ville

68300 SAINT-LOUIS

Au titre de l'article L5216-5 du code général des collectivités territoriales, la communauté d'agglomération de Saint-Louis **exerce de plein droit** au lieu et place des communes membres la **compétence en matière de développement économique**. Au titre du même article, la communauté d'agglomération exerce de plein droit la compétence en matière **d'aménagement de l'espace communautaire** (schéma de cohérence territoriale). La **compétence « plan local d'urbanisme »** continue d'être exercée par les communes.

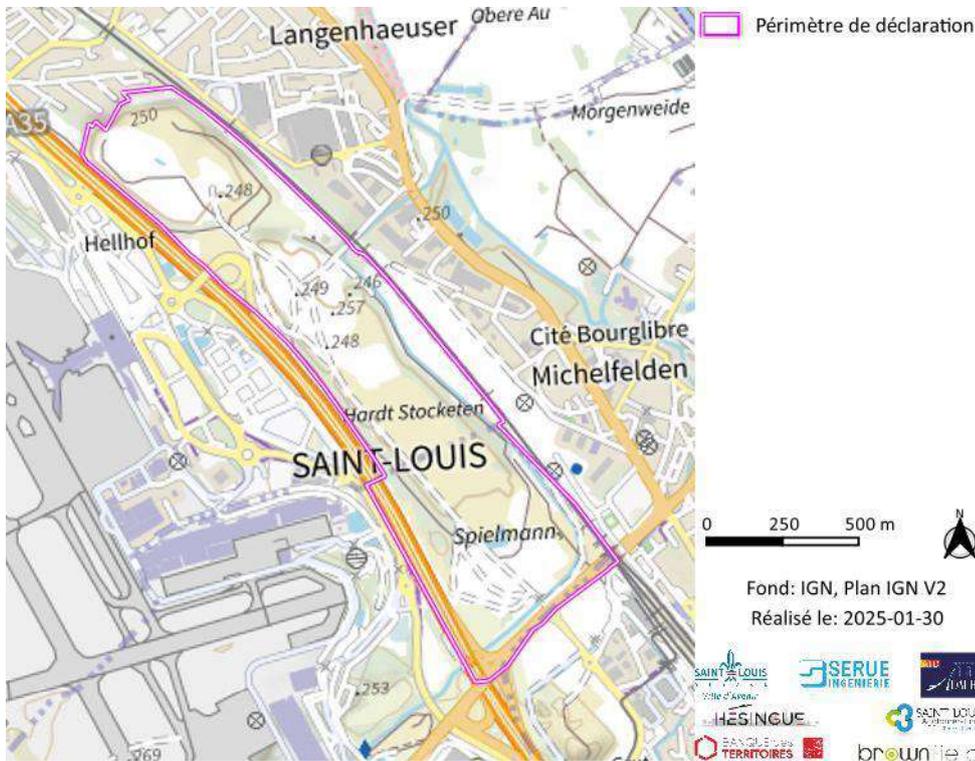
3 - PRESENTATION DES AUTEURS DES ETUDES

FONCTION	ORGANISME
Céline BARUTHIO, Responsable environnement et procédures	SERUE Ingénierie
Julia BONADIO, Cheffe de projet opérations d'aménagement et environnement	SERUE Ingénierie
Louise DEBOEUF, Ecologue	SERUE Ingénierie
Julian LAGANA, Chef de projet bilan carbone	SERUE Ingénierie
Nicolas SPECKLIN, Cartographe	SERUE Ingénierie

4 - PRESENTATION DU PROJET

4.1 - Cadre de la présente déclaration de projet

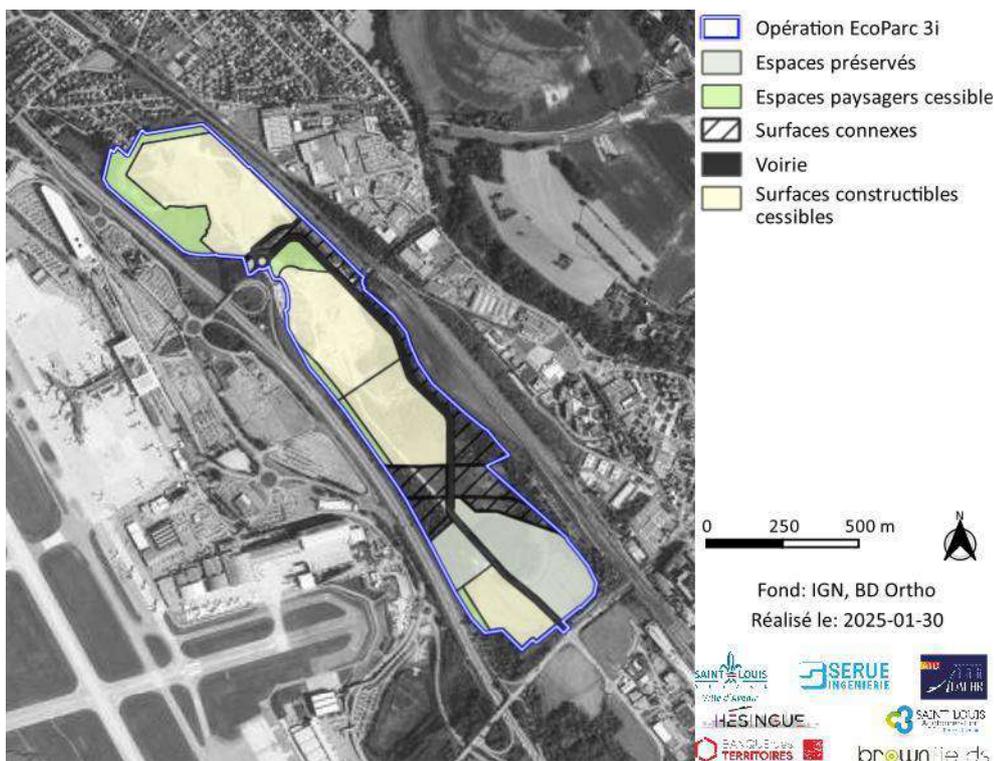
Périmètre de la déclaration de projet



Périmètre de la présente déclaration de projet

Ce périmètre inclut 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.

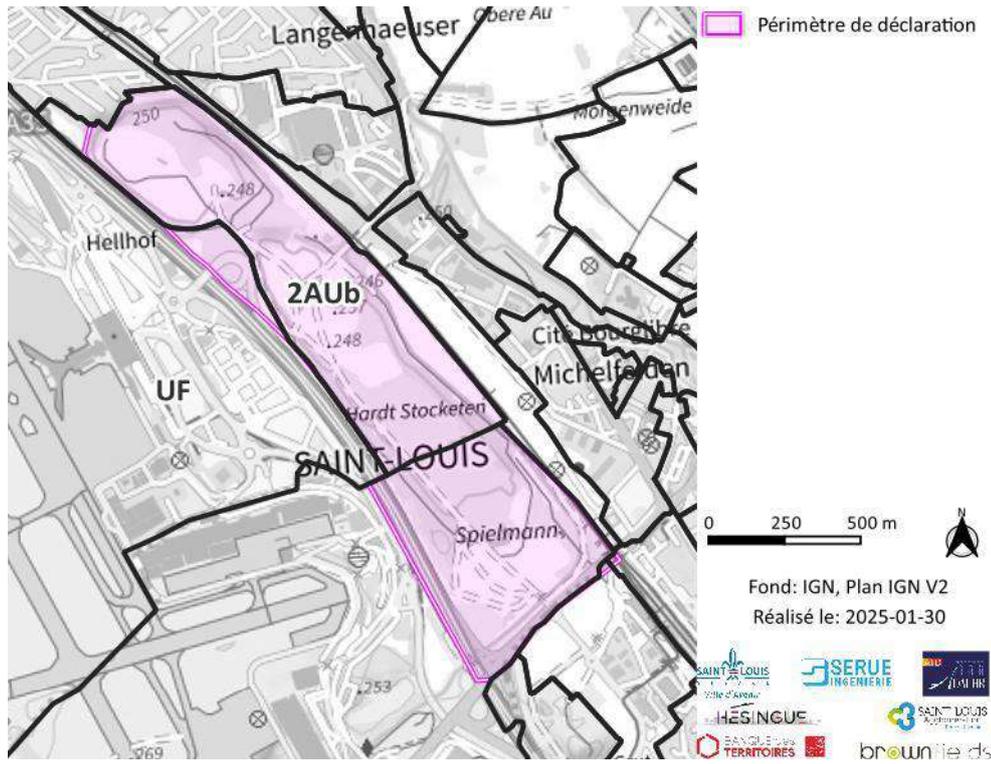
Périmètre de l'opération EcoParc 3i



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

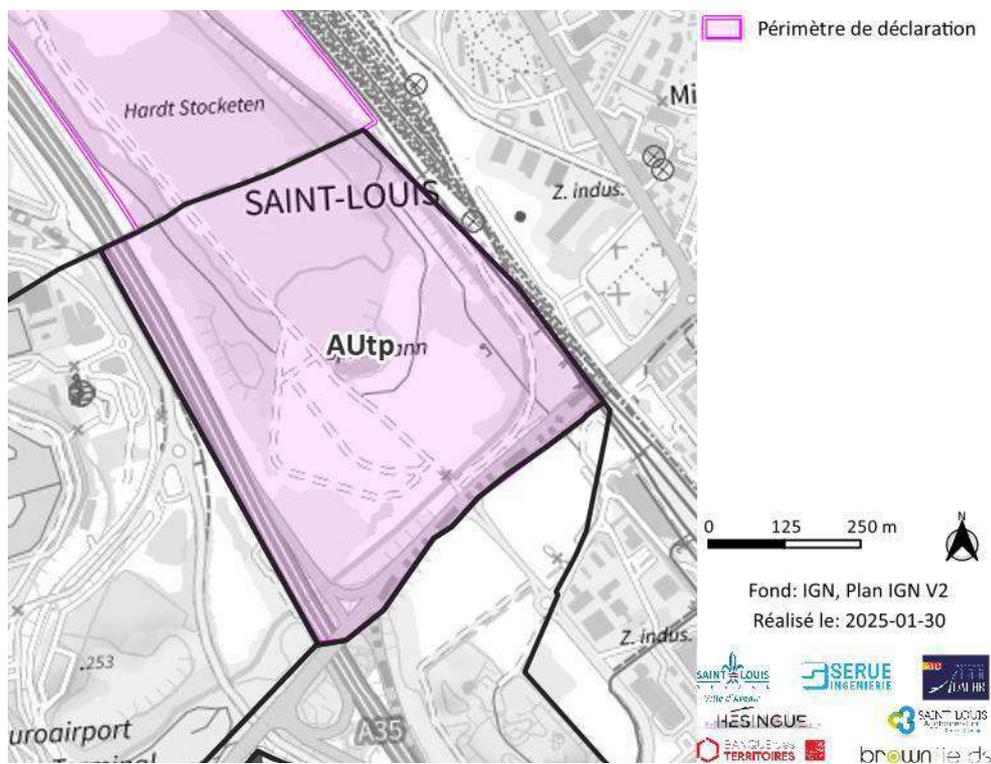
- Périmètre opération EcoParc 3i
- Espaces préservés
- Espaces paysagers cessibles
- Surfaces connexes
- Voirie
- Surfaces constructibles cessibles

Périmètre de la zone 2AUb et UF de Saint Louis



Zonage PLU Saint-Louis en vigueur

Périmètre de la zone AUtp de Hésingue

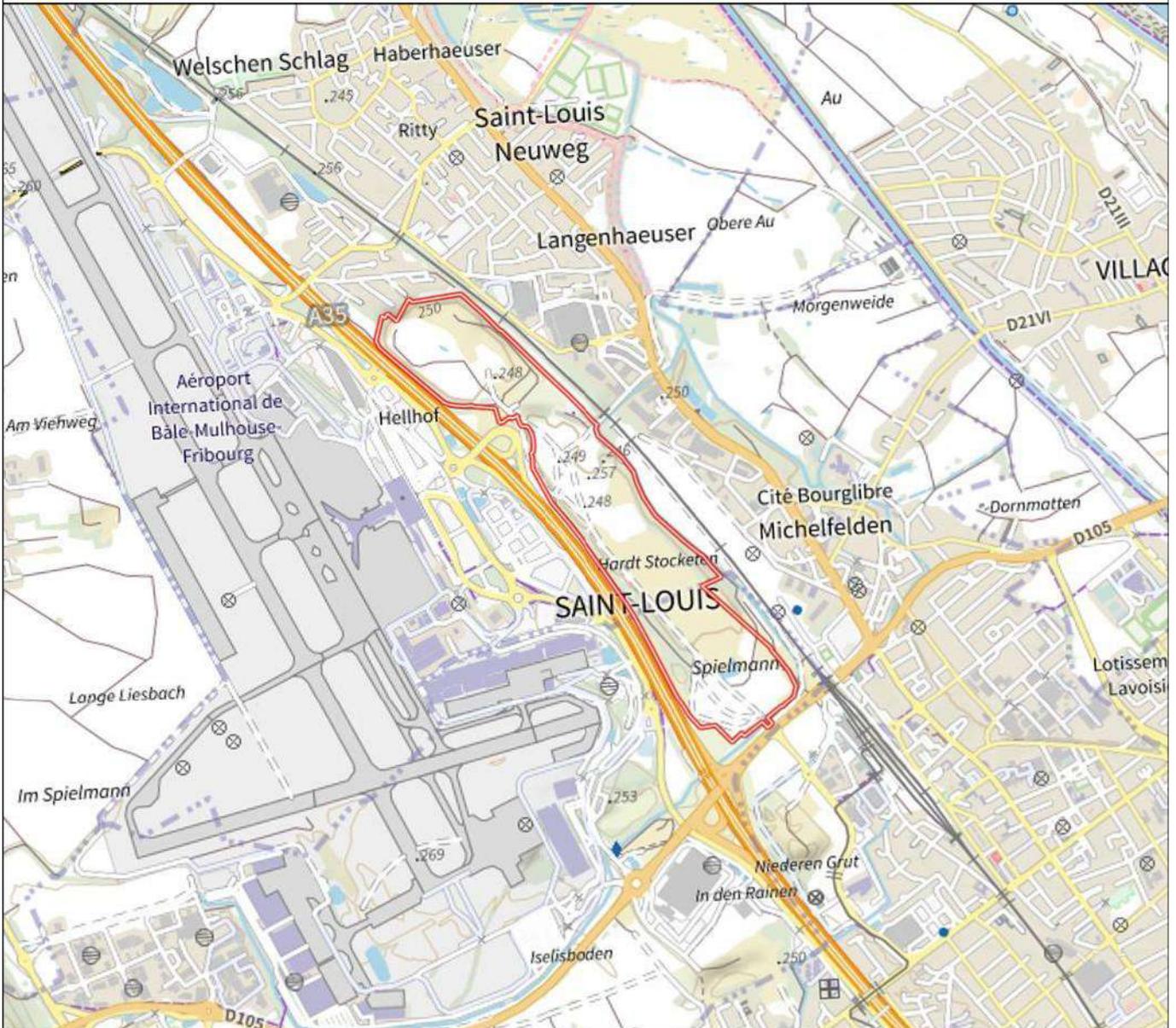


Zonage PLU Hésingue en vigueur

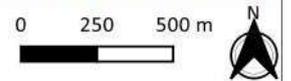
4.2 - Localisation

Le projet consiste en la reconversion de friches en une zone d'activités économiques industrielles. Ce projet, situé sur des terres ayant accueilli au cours du temps, diverses activités de gravières et de carrières s'étend sur près de 70 hectares (57 hectares pour le périmètre strict des autorisations).

SITUATION LOCALE



 Opération EcoParc 3i



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



Figure 1 : Situation locale du projet

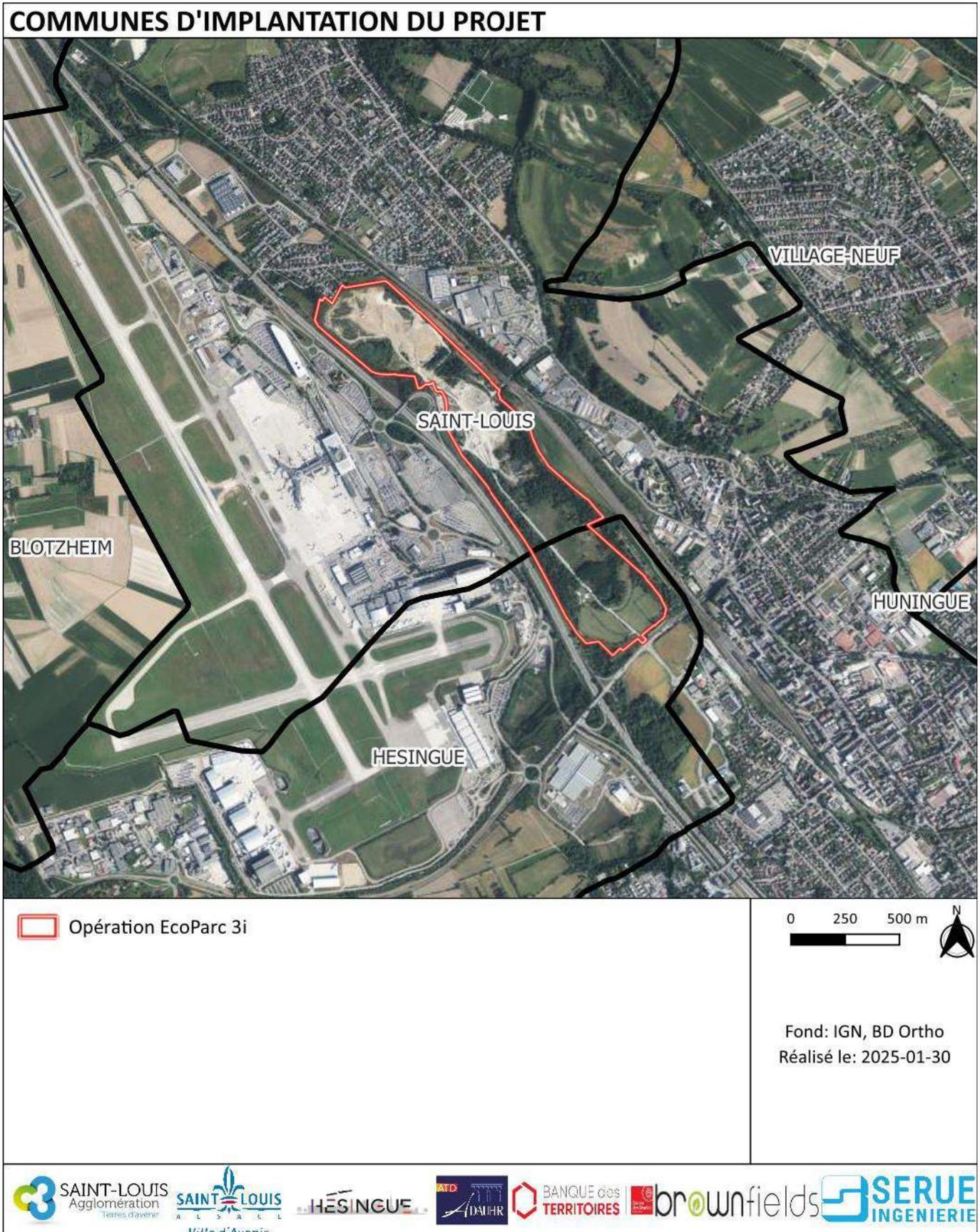


Figure 2 : Vue aérienne du projet et communes d'implantation

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.

4.2.1 - Les abords du projet

Les abords du projet de l'EcoParc 3i sont constitués par :

- A l'Ouest, l'EuroAirport (EAP) : aéroport international, accueillant plus de 8 millions de passagers par an. Il dispose d'une liaison routière directe avec la Suisse.
- L'autoroute A35 borde l'EcoParc par l'Ouest et son réaménagement dans le cadre du projet 5A3F (échangeur repris) permettra la desserte du Parc d'activités industrielles ;
- Au Nord, l'aire urbaine de Saint-Louis-Neuweg, quartier nord de la commune de Saint-Louis,
- A l'Est, la voie ferrée Mulhouse-Bâle accueillant des trains de tous types (TGV, Trains Express Régionaux, Intercité) les deux derniers desservant la gare de Saint-Louis,
- Au Sud, la RD105 délimite le sud du projet de l'EcoParc 3i et le nord du futur aménagement urbain du quartier du Lys

4.2.2 - Etat actuel du site

Le projet de l'EcoParc 3i s'inscrit sur un site complexe, marqué par des activités en cours et à venir, qui seront réalisées progressivement jusqu'à l'achèvement des différentes opérations. Ce développement nécessite une articulation fluide entre les exploitations existantes et les travaux à venir, afin de garantir une cohérence optimale et une prise en compte exhaustive des impacts environnementaux et fonctionnels pour le territoire.

Au sein du périmètre de l'EcoParc 3i, sont en cours les activités suivantes :

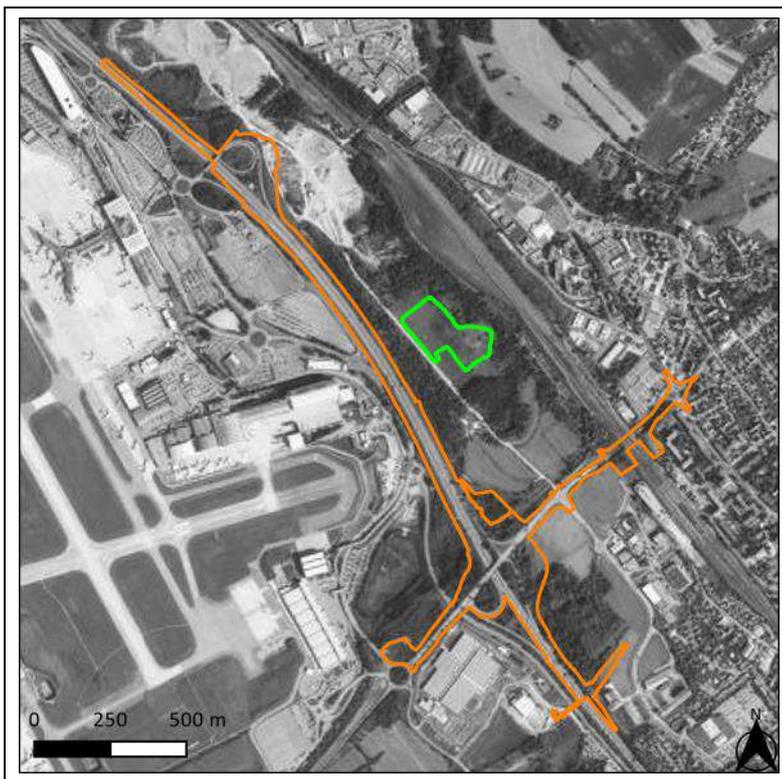
- Stockage temporaire de chantier 5A3F sur l'emprise de l'Opération EcoParc 3i Ce stockage sera maintenu pendant la durée des travaux de 5A3F, jusqu'à leur achèvement prévu en 2028.
- Exploitation d'une ISDI par GMR : La société GMR exploite actuellement une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) sur la partie Nord de l'emprise de l'Opération EcoParc 3i. La remise en état par un remblai définitif est en cours pour une fin projetée en 2028
- Projet d'extension et de transformation d'une ICPE de stockage de transit en remblai définitif par GMR : Les travaux débuteraient fin 2025-début 2026, avec une fin d'exploitation projetée pour 2028.

Sur le territoire de Saint-Louis, en partie Nord du projet de l'EcoParc, l'ISDI exploitée par GMR constitue une plateforme aujourd'hui en phase finale de remblaiement à la cote approchant de +256.00 NGF, celle-ci possède une lisière plantée relativement fine au Nord et à l'Est et plus épaisse côté Ouest avec l'autoroute avec la présence d'une zone humide protégée (cote +249.00 NGF) et au Sud avec la présence de boisements qui accompagne la crête du site au niveau du pont sur l'A35.

Sur le territoire de Saint-Louis, en partie centrale, la future extension de l'ISDI GMR va générer une adaptation de la topographie actuelle en creux (+247.00 à +249.00 NGF env.) pour aboutir à une plateforme générale nivelée et stabilisée à la cote +251.00 NGF environ. Cela permettra, dans le cadre du projet de bénéficier d'une connexion à plat au chemin du Hellhof pour les liaisons piétonnes et vélo. Le talus en rive Est (ancien barreau ferré) sera maintenu (hauteur de + 6.00 à 7.00m par rapport au terrain actuel le plus bas), ainsi que la végétation qui l'occupe de façon à faciliter l'intégration du futur EcoParc.

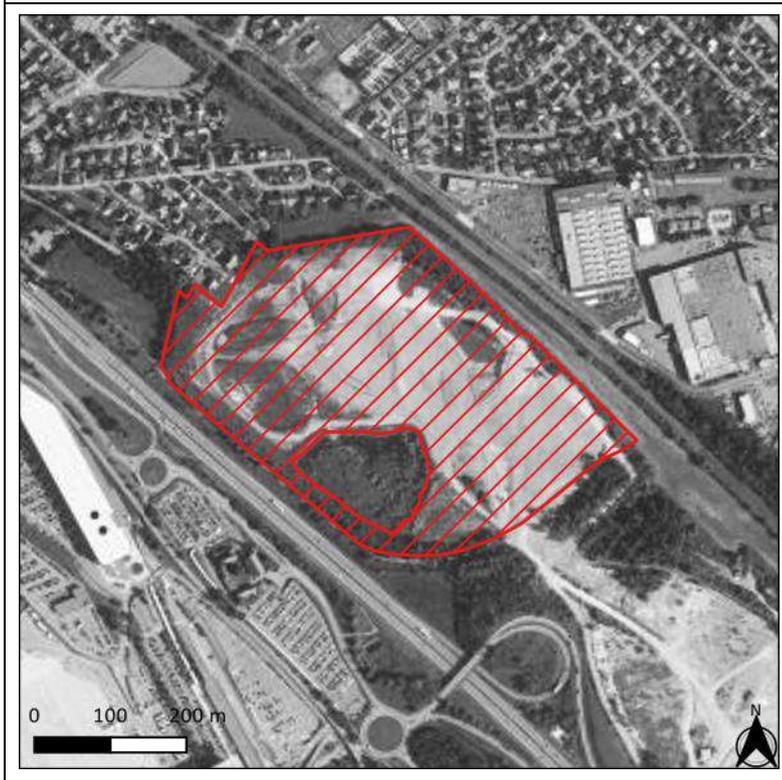
Sur Héringue, en partie Sud, les prairies héritées des remblaiements passés constituent une plateforme à la cote de +256.00/257.00 NGF, une seconde zone humide (cote +251.00 NGF) est inscrite dans un milieu boisé en articulation avec la partie centrale. La lisière Ouest du site est constituée de boisements et de reliefs.

La très grande majorité des boisements présents sur site seront maintenus, y compris dans le cadre de l'extension de l'ISDI de GMR et, à terme, du projet de l'EcoParc 3i.



Chantier 5A3F et stockage temporaire

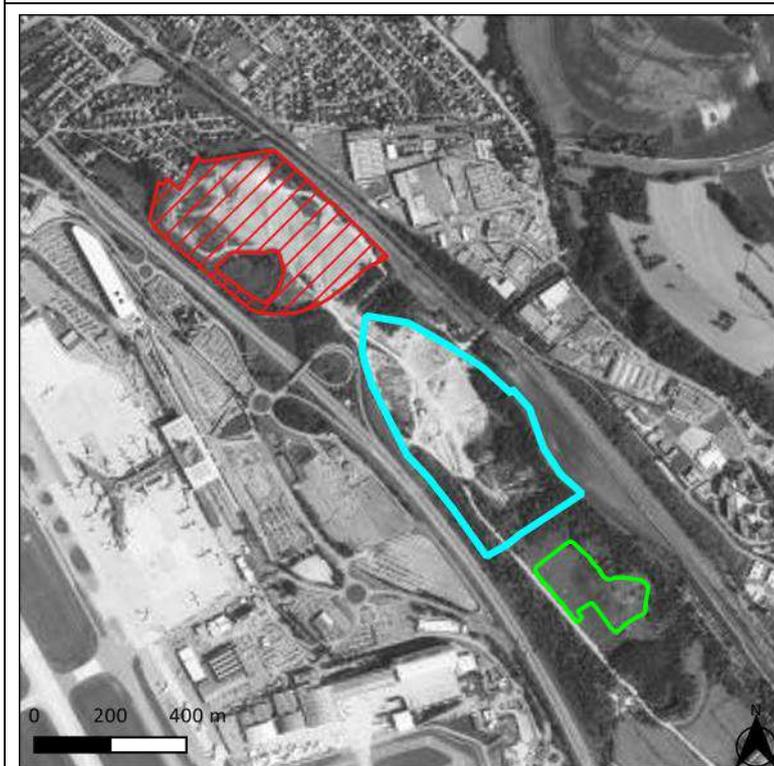
-  Opération 5A3F
-  Stockage temporaire



Exploitation ISDI Nord de GMR



Extension et transformation en ISDI par GMR sur l'emprise centrale de l'opération



Vue globale des trois emprises (GMR et stockage chantier 5A3F) sur le périmètre de l'opération EcoParc 3i

4.2.3 - Photos du site actuel



Figure 3 : Limite Nord-Est de l'EcoParc 3i – SERUE Ingénierie – Avril 2024



Figure 4 : chemin existant remobilisé pour la nouvelle voie - SERUE Ingénierie – Avril 2024



Figure 5 : franchissement du Liesbach en limite Sud - SERUE Ingénierie – Avril 2024



Figure 6 : Partie centrale amenée à être remblayée - SERUE Ingénierie – Avril 2024

4.3 - 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 ÉcoParc, 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 ÉcoParc 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.

4.4 - Organisation envisagée sur le site de projet

4.4.1 - Aménagement de trois zones principales

Le projet se découpe en trois principales emprises foncières de typologies distinctes, aménagées et dédiées à l'installation d'activités industrielles.

- Au Nord sur le ban communal de Saint-Louis : Une première emprise délimitée par la limite Nord du site de projet et la future voirie dans l'axe de l'échangeur 36 sur l'A35 (la topographie héritée de l'ISDI GMR sera maintenue, les lisières boisées seront renforcées notamment côté Nord et Est)
- Au centre sur le ban communale de Saint-Louis : Une seconde emprise, centrale, délimitée par la future voirie dans l'axe de l'échangeur et l'emprise réservée du projet de Nouvelle Liaison Ferroviaire porté par la SNCF. La topographie actuelle sera revue dans le cadre de l'extension de l'ISDI GMR pour aboutir à une plateforme autour de la cote +251.00 NGF. Les boisements périphériques existants sur les talus côté autoroute et côté ancien barreau ferré seront maintenus.
- Au Sud sur le ban communale de Héringue : Une troisième emprise située sur la partie Sud de l'emprise de projet, est délimitée par la limite Sud du site et notamment le projet 5A3F de l'aménagement de la RD 105. La topographie actuelle sera maintenue et les boisements seront impactés à la marge, tandis que la lisière sera renforcée côté autoroute A35 et RD 105.

L'ensemble de ces emprises qui seront rendues disponibles à l'implantation d'activités, offre une large diversité d'aménagement et permet d'accueillir, plus particulièrement, des entreprises ayant besoin d'un foncier d'un seul tenant de surfaces importantes.

Ainsi les deux grandes emprises Nord et centrale/Nord à Saint-Louis (plus de 10Ha chacune) sont conçues pour pouvoir accueillir des industries de grande ampleur, tandis que les lots central/Sud et Sud sur Saint-Louis et Héringue sont destinés à l'accueil de plus petites industries, d'artisanat (PME/PMI), l'objectif étant de couvrir un spectre relativement large pour répondre aux besoins du territoire.

Une voie principale traverse l'ensemble du site, connectant les infrastructures de l'EcoParc au réseau routier environnant. Une liaison à la RD105 est prévue au Sud du site grâce à un carrefour à feux permettant l'accès par le territoire communal d'Héringue.

Le franchissement actuel du Liesbach est conservé et élargi afin de créer une piste cyclable ainsi qu'un trottoir destiné aux modes doux. L'élargissement est prévu sur une largeur de 5 mètres, conservant les caractéristiques et les dimensions de l'ouvrage existant.

Cette voie, côté Héringue, s'implante sur l'emprise actuelle du chemin central d'accès actuel du site de façon à ne pas impacter les milieux écologiques existants, puis se réoriente au passage du futur ouvrage SNCF (pente de +257.00 à +250.00 NGF) pour venir longer en rive Est le talus existant de l'ancien barreau ferré (cote +251.00 NGF). Enfin, la nouvelle voie remonte en direction de la ligne de crête située au droit du pont sur l'A35 (pente de +251.00 à +256.00 NGF).

L'ensemble de la voie respecte les objectifs d'accessibilité PMR avec des pentes inférieures à 4%.

Plus au Nord, au niveau de la bretelle 36 de l'A35, le projet prévoit la création d'un accès intégré au projet d'aménagement avec la création d'un giratoire.

Les voiries du projet intégreront des aménagements paysagers, des noues drainantes et des espaces réservés aux mobilités douces, permettant la traversée du site.

Une connexion piétons/cycles sera aménagée depuis le chemin du Hellhof.

Une connexion sera possible également avec l'allée des Pins au Nord du site jusqu'à la voirie principale au niveau de l'échangeur 36. Un bouclage piéton-cycle sera également assuré depuis la RD 105 par l'élargissement de l'ouvrage et la sécurisation de la traversée.

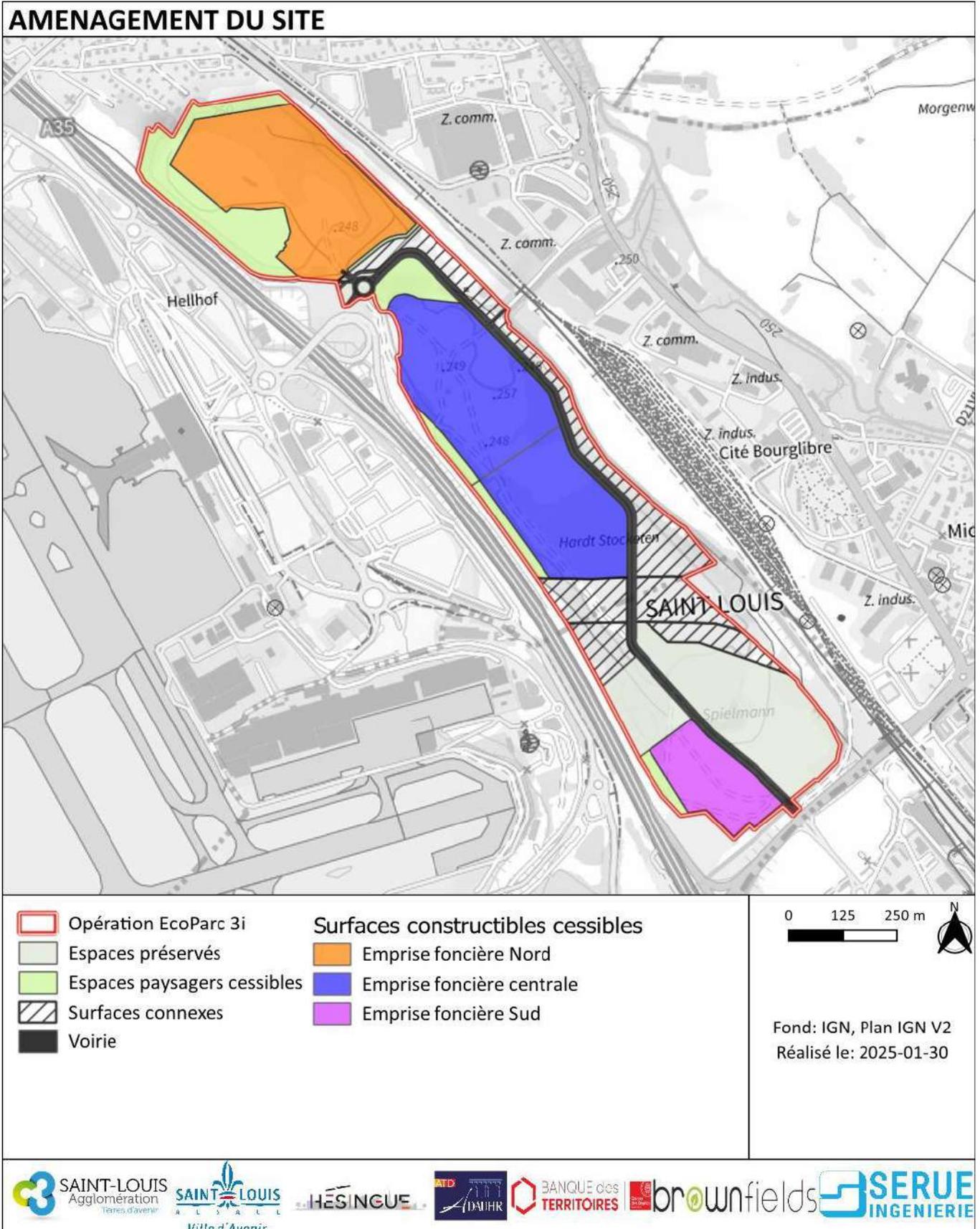


Figure 7 : Esquisse d'aménagement et hypothèse d'implantation – source : INTENSITES Architectes-Urbanistes – document indicatif sans échelle et non contractuel

4.4.2 - Composition de l'opération d'aménagement

Les parcelles à construire sont destinées à l'activité et l'industrie. Le découpage et les accès sont représentés sur les documents graphiques à titre indicatif. Ces lots et entrées de lots pourront être regroupés et modifiés, et leurs limites séparatives déplacées suivant le besoin commercial.

L'aménageur marque ainsi sa volonté d'œuvrer pour la résorption d'une friche et le développement économique du territoire. Le projet a nécessité de réaliser une série d'études préalables afin d'appréhender le contexte (faune, flore, zones humides...) et la prise en compte des documents d'urbanisme et leur adaptation au schéma d'aménagement.

Le projet ainsi proposé représente la synthèse de l'ensemble de ces données associée à la volonté de réaliser une zone d'activités de grande qualité intégrant des trames paysagères généreuses.

Dans le cadre de l'aménagement de l'EcoParc 3i, la démarche d'évitement mise en place repose sur une analyse fine des enjeux écologiques du site, permettant de préserver près de 20ha de milieux naturels d'intérêt (surfaces cessibles paysage et surfaces évitements). Ces milieux constituent des zones de reproduction, de transit et d'alimentation pour une biodiversité riche, incluant plusieurs espèces faunistiques protégées à fort enjeu écologique.

Au sud, l'évitement concerne 3ha de prairies de fauche à fort intérêt écologique, riches en flore et faune patrimoniales, notamment la Mélitée de la Lancéole (espèce classée « vulnérable » sur la liste rouge régionale). Ce secteur constitue un habitat clé pour de nombreuses espèces pollinisatrices et oiseaux inféodés aux milieux ouverts. S'y ajoutent près de 4ha de mosaïque d'habitats humides, incluant une dépression en eau permanente, offrant un refuge essentiel pour des espèces inféodées aux milieux aquatiques.

Au centre, ce sont près de 2,3ha de formations pré-forestières et forestières en bordure Ouest qui seront évitées, permettant de préserver l'aire de nidification de rapaces protégés tel que le Milan noir. Ces boisements pionniers et fruticées assurent le maintien d'un corridor écologique fonctionnel entre les milieux ouverts du Sud et les zones préservées au Nord.

Enfin, au Nord, une grande zone humide en eau de 1,5 ha sera préservée, abritant une faune et flore protégées telles que le Scirpe mucroné et le Petit gravelot.

En complément, un corridor boisé de 1,8 ha sera planté en bordures Ouest et Nord de cette zone humide afin d'assurer le maintien des corridors écologiques du site, et garantissant la connexion entre les différentes zones préservées.

L'aménagement prend ainsi en compte les continuités écologiques identifiées dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), en maintenant des connexions fonctionnelles entre les milieux naturels du site.

En plus d'être totalement préservées, ces zones bénéficieront de mesures d'amélioration et de gestion pour assurer leur fonctionnalité écologique à long terme, tout en garantissant la compatibilité du projet avec les enjeux de conservation de la biodiversité locale.

Ces éléments sont détaillés dans l'étude d'impact de l'opération ainsi que dans la demande d'autorisation environnementale unique également nécessaire au projet.

La stratégie du projet :

- sur le plan technique, le programme des travaux ainsi que les plans VRD définissent les moyens à mettre en œuvre pour viabiliser l'EcoParc 3i.
- sur le plan urbanistique, l'objectif est bel et bien le recyclage d'une friche (ancienne gravière, site de remblais inertes) de grande ampleur pour y créer un parc d'activités le plus ancré possible dans la trame paysagère existante. Non retenu lors de la 1^{ère} vague de labellisation « France 2030 », ce projet s'inscrit pleinement dans la lignée de ce plan national de réindustrialisation tout en s'inscrivant dans une logique de sobriété foncière par la transformation d'une friche.
- Le projet s'intègre de manière harmonieuse dans les espaces naturels existants, en les préservant et en les mettant en valeur (la logique de l'évitement et de la réduction a prévalu autant que possible pour implanter les aménagements). Parallèlement, il prévoit la création de zones végétalisées afin de renforcer l'équilibre écologique et de compléter le paysage environnant.

Ces espaces naturels participent à l'intégration du projet dans son environnement, apportent une meilleure qualité de vie pour les utilisateurs de l'EcoParc et contribuent également à minimiser l'impact environnemental de la zone.

4.5 - Traitements des voies et espaces publics

Le projet se compose d'une voie basée sur une largeur de profil de 19 mètres à 19,5 mètres.

Il inclut une trame paysagère puissante composée d'une noue ouverte enherbée permettant la gestion intégrée des eaux pluviales (largeur 5,0 à 5,4m) et de plantation d'arbres de hautes tiges venant rythmer l'espace public et créer une synergie avec les espaces naturels existants et la trame arborée héritée de l'ancienne gravière/sablière.

La nouvelle voie permet à l'ensemble des usagers (vélos sur une piste cyclable de 3,00m de largeur, piétons sur un trottoir d'1,95m, poids lourds et véhicules légers sur une chaussée de 7,00m) d'évoluer confortablement et en toute sécurité sur chaque espace dédié.

La voirie, le trottoir et la piste cyclable seront traités en enrobé noir. Les bordures et pavés d'éveil seront en béton gris préfabriqué, et une longrine béton sera coulée en place marquant ainsi la limite de l'espace public. Cette longrine fera partie intégrante des lots à construire pour arrêter la structure de chaussée et permettra l'implantation des clôtures des acquéreurs s'ils le souhaitent.

Les accès aux différents lots surplomberont le système de noues (mise en place de buses si nécessaire) et traverseront le trottoir et la piste cyclable continus qui restent prioritaires par rapport aux véhicules entrant et sortant des différentes emprises privées.

Le dispositif de noues permettra de réduire la charge sur les infrastructures de réseaux en favorisant l'infiltration naturelle des eaux dans le sol.

Toute nouvelle collecte d'eaux pluviales sera traitée à l'aide de dispositifs adaptés, et principalement via un système d'infiltration.

Les projets situés sur les parcelles cessibles devront gérer les eaux pluviales directement sur leurs parcelles selon la réglementation en vigueur.

En cas d'insuffisance de capacité d'infiltration, une surverse depuis les noues vers les zones « en eau » de l'emprise de projet assurera l'alimentation de deux secteurs à fort enjeu écologique et dont l'alimentation en eau est nécessaire pour leur préservation écologique et qui ne peuvent être alimentés que par les eaux de pluie et de ruissellement.

Ces éléments sont détaillés dans les pièces N°8 du présent permis, ainsi que dans la notice de demande d'autorisation environnementale unique nécessaire au projet.

La trame paysagère globale présente sur l'espace public s'accompagne d'aménagements paysagers obligatoires sur les lots (imposés par le Cahier de Prescriptions Particulières et les mesures applicables sur les lots en cohérence avec les éléments de l'Autorisation Environnementale Unique) pour l'ensemble des acquéreurs de façon à créer un contexte végétal le plus prégnant possible. Ces plantations répondront à la volonté d'atténuation visuelle des espaces de stockage, de manœuvre et des locaux techniques des différentes activités, mais contribueront également à la diversité écologique et à l'insertion paysagère des constructions dans leur environnement.

Dans les secteurs où le risque d'une occupation sauvage des espaces naturels par les gens du voyage existe et où les dispositifs de noues, le relief ou les boisements naturellement présents ne suffisent pas, des dispositifs de blocs béton seront mis en œuvre pour éviter ce phénomène. Les aménagements techniques par les noues, reliefs resteront cependant privilégiés de manière à assurer la qualité paysagère et visuelle de cet espace économique.

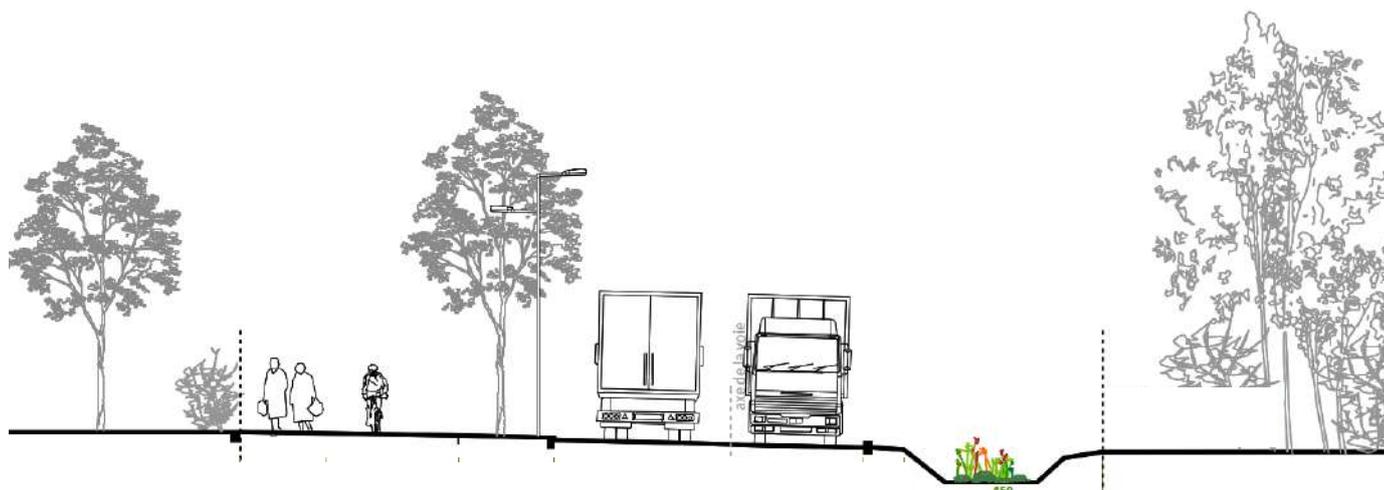


Figure 8: Profil entrée EcoParc 3i Sud (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel

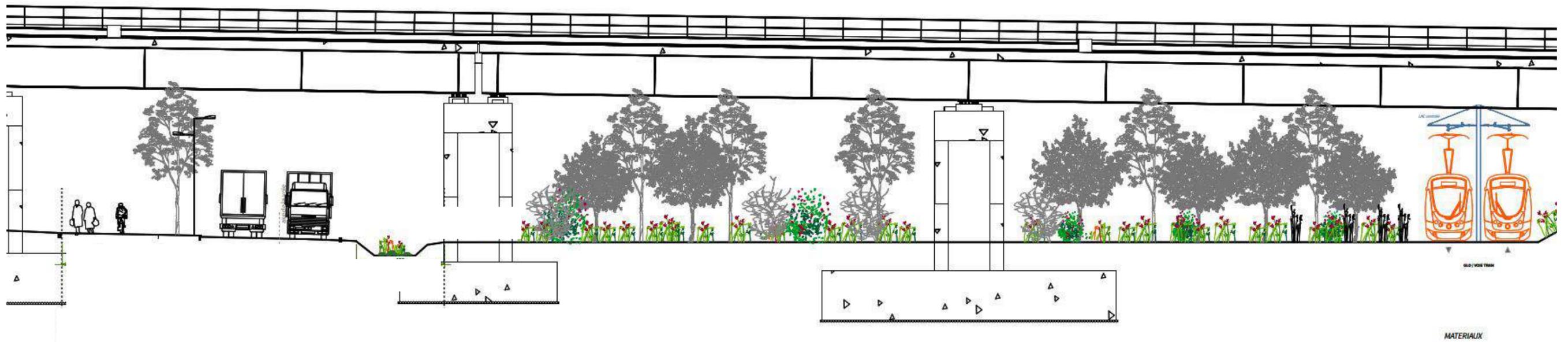


Figure 9 : Profil sous ouvrage NLF (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel

Les coupes et profils présentés ici permettent de confirmer la bonne prise en compte de l'emplacement réservé de NLF, mais également la possibilité, à terme, par Saint-Louis Agglomération, de prévoir l'extension du tram du Sud au Nord puis vers l'aéroport.

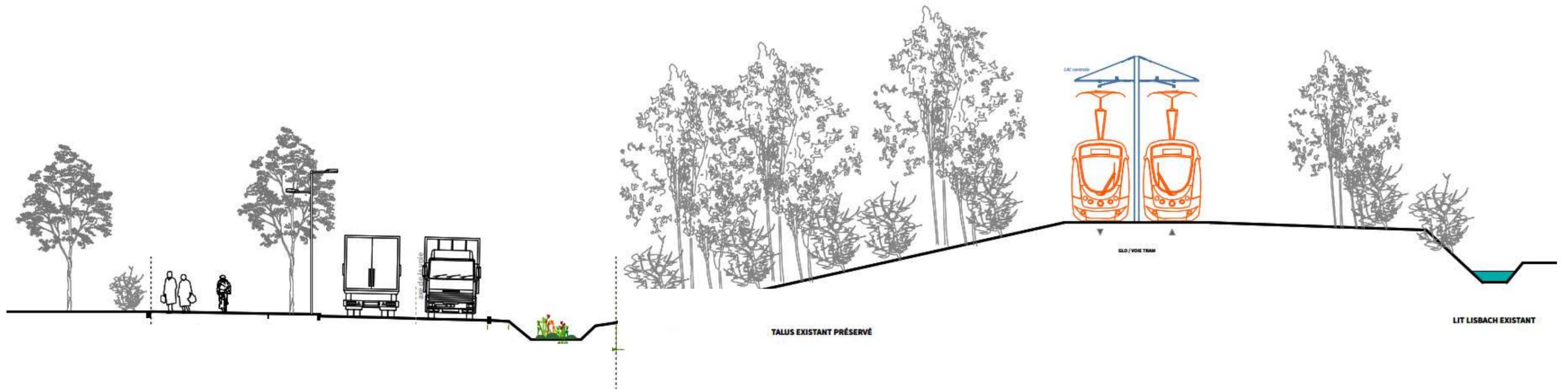


Figure 10 : Profil pied de talus emprise centrale (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel

4.5.1 - Les accès

L'autoroute A35 et la RD105 sont les deux accès au site du projet.

L'A35, d'orientation Nord-Sud, parallèle à la vallée du Rhin, est connectée au réseau national et international, et permet donc les accès rapides depuis les zones proches et les accès longue distance.

La RD105, d'orientation Est-Ouest, est connectée à l'A35 côté français, à l'A5 allemande et au réseau départemental local. Elle permet de diffuser la circulation provenant de l'autoroute et les circulations locales à l'échelle de l'agglomération de Saint-Louis. Elle permet aussi de rejoindre l'Allemagne depuis le territoire de Saint-Louis Agglomération. Ces voies font partie du projet 5A3F mais sont exclues du périmètre de Permis d'Aménager.

Au Nord, l'échangeur 36 de l'EuroAirport, zone accessible par ailleurs depuis le réseau départemental n'est pas fonctionnel actuellement et nécessite des travaux de connexion via l'opération 5A3F en cours de réalisation. Au Sud, au niveau du Quartier du Lys, le Boulevard de l'Europe est connecté au réseau communal.

Le projet prévoit la création d'un giratoire de raccordement à l'échangeur 36 depuis l'autoroute A35 et à l'ouvrage existant reliant l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Le second accès est prévu depuis la limite Sud du site de projet, sur le territoire de Hésingue grâce à un carrefour à feu depuis la RD 105. Il s'agit du réaménagement et de la reprise du carrefour existant, en cohérence avec les travaux prévus par la Collectivité Européenne d'Alsace sur l'emprise de la RD 105 depuis le pont-rail jusqu'à l'échangeur vers l'A35.

Cet accès sera assuré par un carrefour à feu sécurisant également la traversée piétonne et cycle grâce à l'élargissement de l'ouvrage existant pour atteindre une largeur totale de 15 mètres.

4.5.2 - Les constructions, clôtures, végétation ou aménagements situés en limite de terrain

Le projet s'intègre de manière harmonieuse dans les espaces verts existants, en les préservant et en les mettant en valeur. Parallèlement, il prévoit la création de zones végétalisées afin de renforcer l'équilibre écologique et de compléter le paysage environnant.

Ces espaces naturels participent à l'intégration du projet dans son environnement, apportent une meilleure qualité de vie pour les utilisateurs de l'EcoParc et contribuent également à minimiser l'impact environnemental de la zone.



Figure 11 : Esquisse provisoire d'aménagement volet paysager - document indicatif sans échelle et non contractuel

Le règlement applicable est le règlement des documents applicables (PLU) dans les communes de Saint-Louis et Hésingue à la date de délivrance des autorisations.

Cependant le projet d'ensemble de l'EcoParc 3i prend en compte la nécessité d'intégrer les nouvelles constructions dans le tissu urbain existant en prévoyant la création d'espaces verts et de zones tampon entre l'autoroute, les quartiers résidentiels au Nord, la RD 105 et les nouvelles constructions industrielles, permettant de réduire leur impact visuel.

En complément des arbres existants, et des talus périphériques naturellement existants (qui garantissent déjà des filtres visuels importants et permettent de rendre la zone très peu visible hormis depuis le quartier résidentiel au Nord), des arbres à croissance rapide et des haies denses seront plantés afin de former une barrière naturelle.

D'une largeur de minimale de 25 m en lisière Nord (la plus vulnérable visuellement) et Ouest jusqu'à 75m coté autoroute/zone humide, ces lisières paysagères rendront la zone imperceptible depuis l'autoroute.

En lisière Est, la présence de l'ancien talus ferré planté, la mise en œuvre de haies denses sur une épaisseur de 5 m et la présence d'une végétation existante en rive de voie ferrée au niveau de la plateforme Nord rendront là aussi imperceptible la zone.

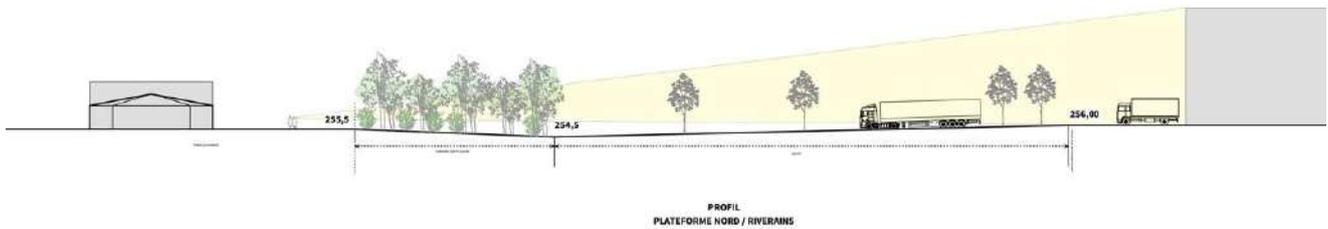
En lisière Sud, côté RD 105 un système de haie épaisse (env. 5 m) viendra filtrer la présence des nouveaux bâtiments en gauche du Liesbach.



Figure 12 : Photo actuelle depuis la zone résidentielle au nord du site



Figure 13 : Photo simulation du projet avec la lisière paysagère depuis la zone résidentielle au nord du site



4.5.1 - Les équipements à usage collectif

Le ramassage des ordures ménagères, à usage domestique, se fera en bacs rangés dans des emplacements prévus à cet effet en limite de l'espace public sur parcelle privée, en limites de parcelles, en séquences d'entrée.

Le ramassage des déchets professionnels sera réalisé par des prestataires privés, Saint-Louis Agglomération, par sa compétence en matière de gestion et de collecte des déchets assure un service « réduit » de ramassage des ordures ménagères pour les activités implantées sur le territoire (hors déchets industriels).

4.5.2 - La gestion du stationnement

Le projet ne prévoit pas d'espaces de stationnement sur l'espace public.

Les besoins en stationnement seront gérés directement sur les parcelles privées en cohérence avec les besoins des activités qui s'implanteront.

Cette disposition vaut également pour le stationnement des deux roues.

Le projet de renouvellement de la friche d'extraction est un projet structuré, conçu pour accueillir des activités, avec une forte intégration d'espaces verts et un réseau routier pensé pour la fluidité des déplacements. La proximité avec l'aéroport en fait un site stratégique pour des activités nécessitant une logistique internationale.

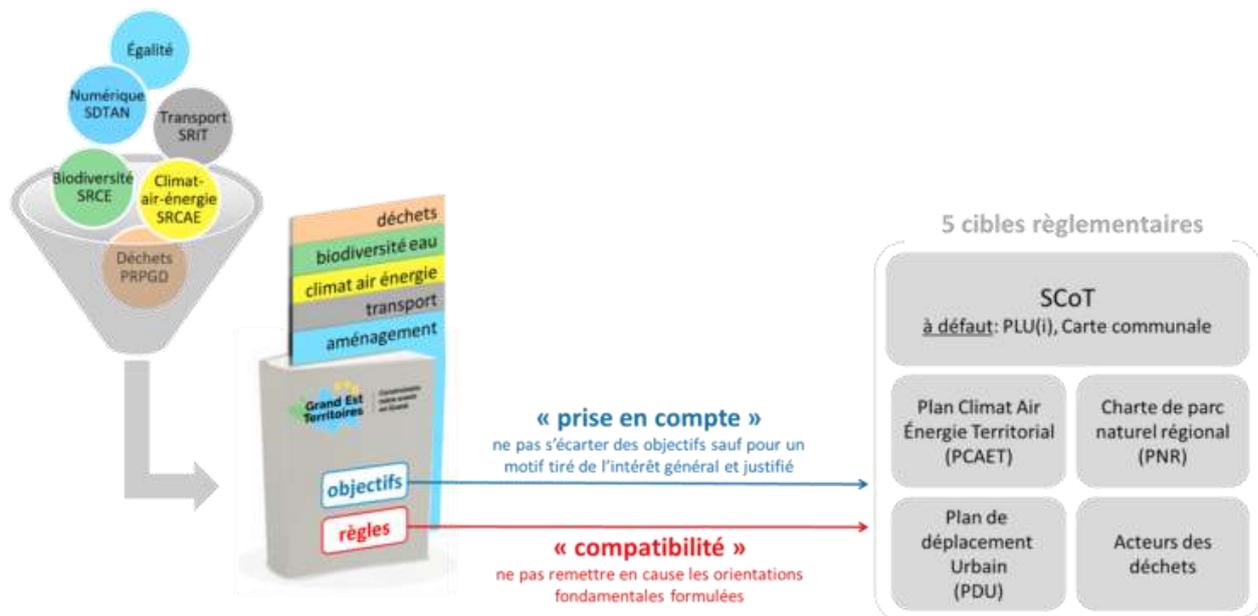
4.6 - Contexte réglementaire actuel du projet

L'analyse de la compatibilité de la mise en compatibilité avec les documents de planification est étudiée dans le cadre de l'évaluation environnementale des PLU, et du SCoT.

4.6.1 - Contexte régional –SRADDET

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.

Le SRADDET Grand Est s'inscrit dans la hiérarchie des normes, d'une part en prenant en compte les grandes orientations nationales et d'autre part en respectant la logique de subsidiarité.



Le SRADDET se décline en trois temps :

- un diagnostif du territoire

LE PORTRAIT DU GRAND EST ET SES DYNAMIQUES (ÉTAT DES LIEUX)

- 1** Carte d'identité du Grand Est
- 2** Un environnement diversifié, richesse naturelle fragile
- 3** Vivre dans le Grand Est en interaction avec les territoires voisins
- 4** Des économies territoriales plurielles
- 5** Se déplacer dans le Grand Est et au-delà
- 6** Impacts de l'activité humaine

LES DÉFIS DU GRAND EST (ENJEUX TRANSVERSAUX)

1
Faire région, à toute échelle, renforcer les coopérations

2
Dépasser les frontières pour un rayonnement du Grand Est

3
Réussir les transitions de nos territoires

- une stratégie à travers 30 objectifs

AXE 1 : CHANGER DE MODÈLE POUR UN DÉVELOPPEMENT VERTUEUX DE NOS TERRITOIRES

→ Choisir un modèle énergétique durable

- 1** Région à énergie positive
- 2** Rénovations du bâti
- 3** Efficacité des entreprises
- 4** Énergies renouvelables
- 5** Réseaux d'énergie



→ Valoriser et intégrer nos richesses naturelles

- 6** Patrimoine naturel
- 7** Trame verte et bleue
- 8** Agriculture durable
- 9** Ressource en bois
- 10** Gestion de l'eau
- 11** Sobriété foncière



→ Vivre nos territoires autrement

- 12** Urbanisme durable
- 13** Intermodalité
- 14** Reconquête des friches
- 15** Qualité de l'air
- 16** Économie circulaire
- 17** Gestion des déchets



AXE 2 : DÉPASSER LES FRONTIÈRES ET RENFORCER LA COHÉSION POUR UN ESPACE EUROPÉEN CONNECTÉ

→ Connecter les territoires au-delà des frontières

- 18** Révolution numérique
- 19** Ouverture à 360°
- 20** Logistique multimodale



→ Solidariser et mobiliser les territoires

- 21** Armature urbaine
- 22** Infrastructures de transport
- 23** Coopérations, expérimentations
- 24** Gouvernances



→ Construire une région attractive dans sa diversité

- 25** Habitat, logement
- 26** Services, santé, sport, culture
- 27** Économie locale
- 28** Offre touristique



EN CONCLUSION, IMPLIQUER CHACUN POUR UN ÉLAN COLLECTIF

- 29** Citoyen et connaissance
- 30** Rêver Grand Est !

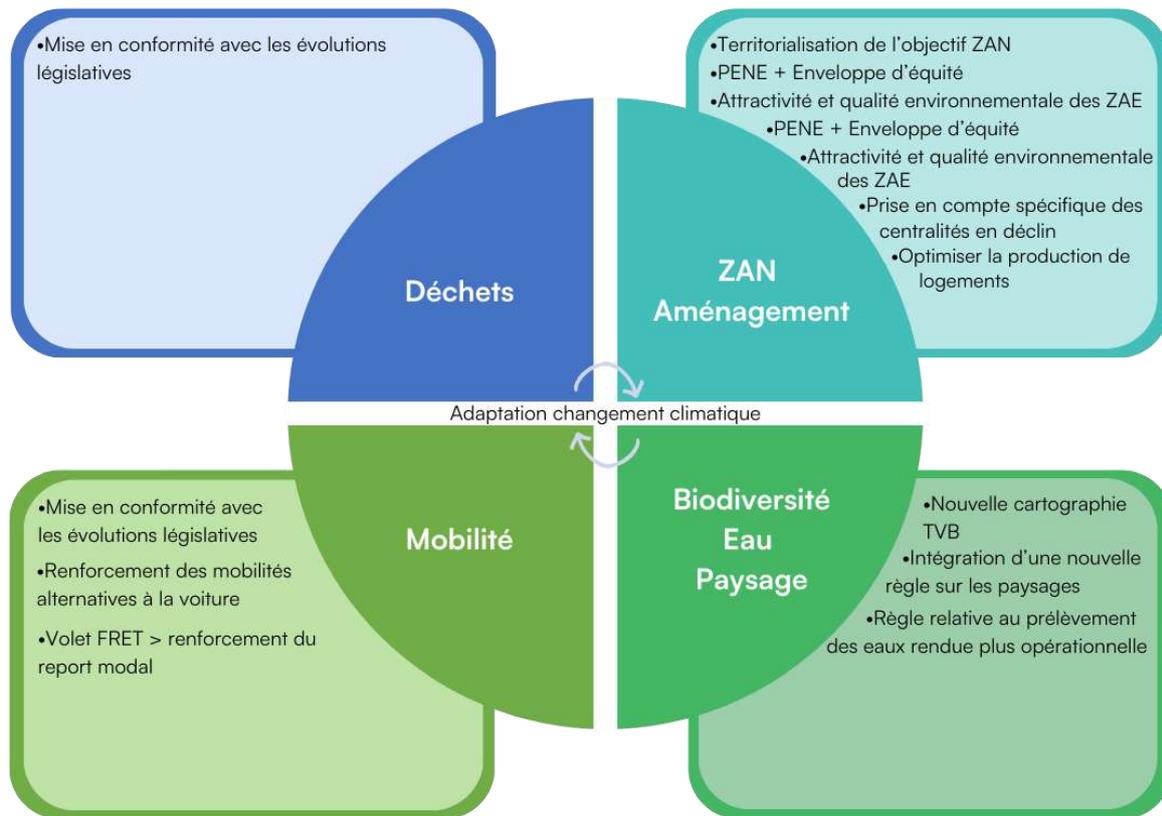
- un fascicule avec ses 30 règles générales

Chapitre I. Climat, air et énergie		
1	Changement climatique	
2	Énergie et aménagement	
3	Énergie et bâti	
4	Efficacité procédés	
5	Énergies renouvelables	
6	Qualité de l'air	
Chapitre II. Biodiversité et gestion de l'eau		
7	Trame verte et bleue locale	
8	Préservation et restauration TVB	
9	Zones humides inventoriées	
10	Qualité de l'eau	
11	Prélèvements d'eau	
Chapitre III. Déchets et économie circulaire		
12	Economie circulaire	
13	Prévention déchets	
14	Valorisation matière/organique	
15	Valorisation énergétique/élimination	
Chapitre IV. Gestion des espaces et urbanisme		
16	Consommation foncière	
17	Potentiel foncier mobilisable	
18	Agriculture (péri-)urbaine	
19	Expansion de crues	
20	Armature urbaine locale	
21	Polarités et centralités	
22	Production/rénovation logements	
23	Zones commerciales	
24	Nature en ville	
25	Perméabilité des sols	
Chapitre V. Transport et mobilités		
26	Articulation transports publics	
27	Pôles d'échanges	
28	Plateformes logistiques	
29	Réseau routier d'intérêt régional	
30	Plans de déplacement (PDIE/IA)	

Différentes lois votées depuis l'entrée en vigueur du SRADDET en 2020, et plus particulièrement la loi Climat et Résilience d'août 2021, ont prévu la prise en compte dans les SRADDET d'objectifs supplémentaires notamment en matière de sobriété foncière et de gestion des déchets. Aussi, lors de la séance plénière du 16 décembre 2021, la Région Grand Est a décidé d'engager la modification du SRADDET adopté en 2019.

A cette occasion, la Région a également répondu à certaines observations recueillies lors du bilan réalisé en 2022 et a souhaité donner au SRADDET pour fil rouge : l'adaptation au changement climatique.

Ainsi, après une nouvelle phase de concertation, le projet de modification arrêté du SRADDET a été porté à la connaissance Conseil Régional de Grand Est le 13 décembre 2024.



Le projet de modification intègre notamment une redéfinition de la trame verte et bleue à l'échelle du territoire du Grand Est. Le projet EcoParc 3i est compatible avec la version arrêtée du SRADDET.

La vérification de la conformité de la mise en compatibilité des évaluations environnementales des plans a été réalisée sur la base du SRADDET opposable, et demeure également valable dans le cadre du projet de modification.

4.6.2 - Contexte supra-communal

Les communes de Héringue et de Saint-Louis sont également intégrées au Schéma de Cohérence Territoriale de Saint-Louis, approuvé le 29 juin 2022.

Le territoire est considéré comme un pôle urbain économique majeur dans la hiérarchie urbaine du SCOT approuvé.

En termes d'organisation territoriale, la zone de projet borde la zone à enjeu de l'aéroport.

Le projet Euro3Lys dans lequel s'inscrit l'aménagement de l'EcoParc (anciennement Technoport dans le SCOT) est fléché dans le SCOT comme un projet structurant majeur :

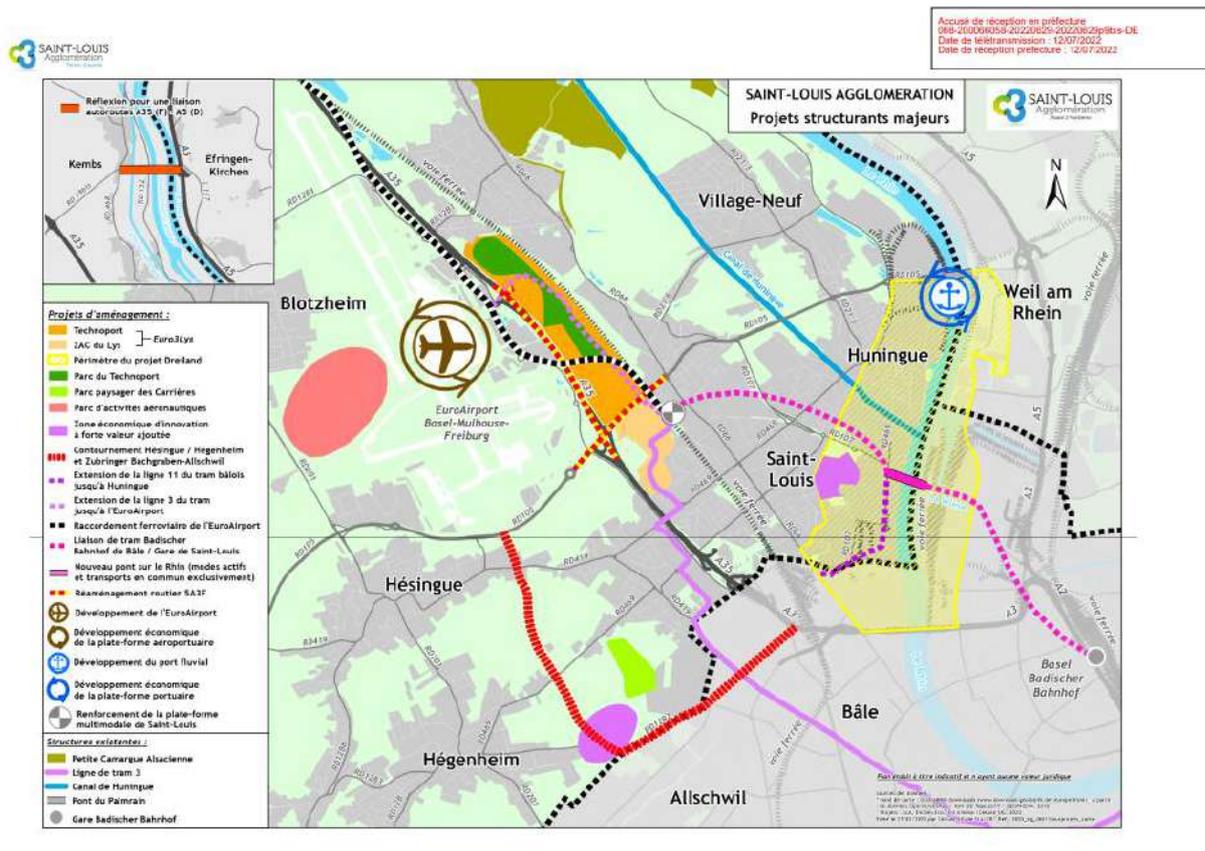


Figure 14 : Extrait du Document d'orientations et d'objectifs du SCOT approuvé - page 10

La zone Technoport ciblée dans le SCOT approuvé accueillera le nouveau projet EcoParc3i.

Pour remédier à l'absence de fonciers de grande taille disponibles pour accueillir des activités économiques sur le territoire, le SCOT prévoit la création de quatre nouvelles zones d'activités de type 1.

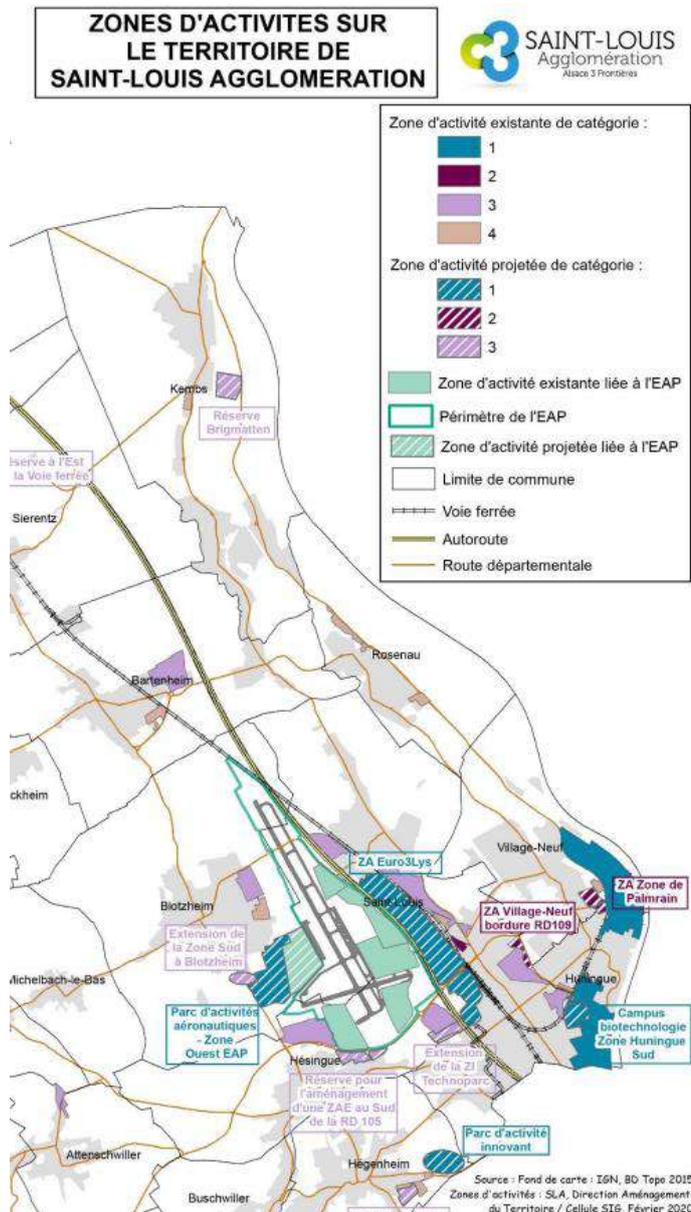


Figure 15 : cartographie des zones d'activités sur le territoire de l'agglomération de Saint-Louis – extrait du SCOT – DOO page 21

Ces zones sont listées dans les tableaux ci-après :

ZONES DE TYPE 1 EN PROJET	COMMUNE(S) D'IMPLANTATION	SURFACE EN PROJET (HA)	VOCATION FUTURE
Euro3Lys	Hésingue / Saint-Louis	117	Tertiaire, commerce, loisirs, habitat
Parcs d'activités aéronautiques – zone Ouest EAP	Blotzheim	42*	Activités aéronautiques et aéroportuaires
Campus Biotechnologie – Zone Huningue Sud	Huningue	12,6	Activités de recherche développement dans le domaine des biotechnologies
Parc d'activité innovant	Hégenheim	20	Activités à forte valeur ajoutée (Recherche et Développement)

*L'emprise totale de développement est de 90 ha ; 48 ha supplémentaires sont liés à un emplacement réservé inscrit pour le développement de l'EAP au bénéfice de l'Etat.

Figure 16 : extrait du DOO page 22 – vocation des ZA visées en développement économique du SCOT approuvé

Carte de l'armature commerciale

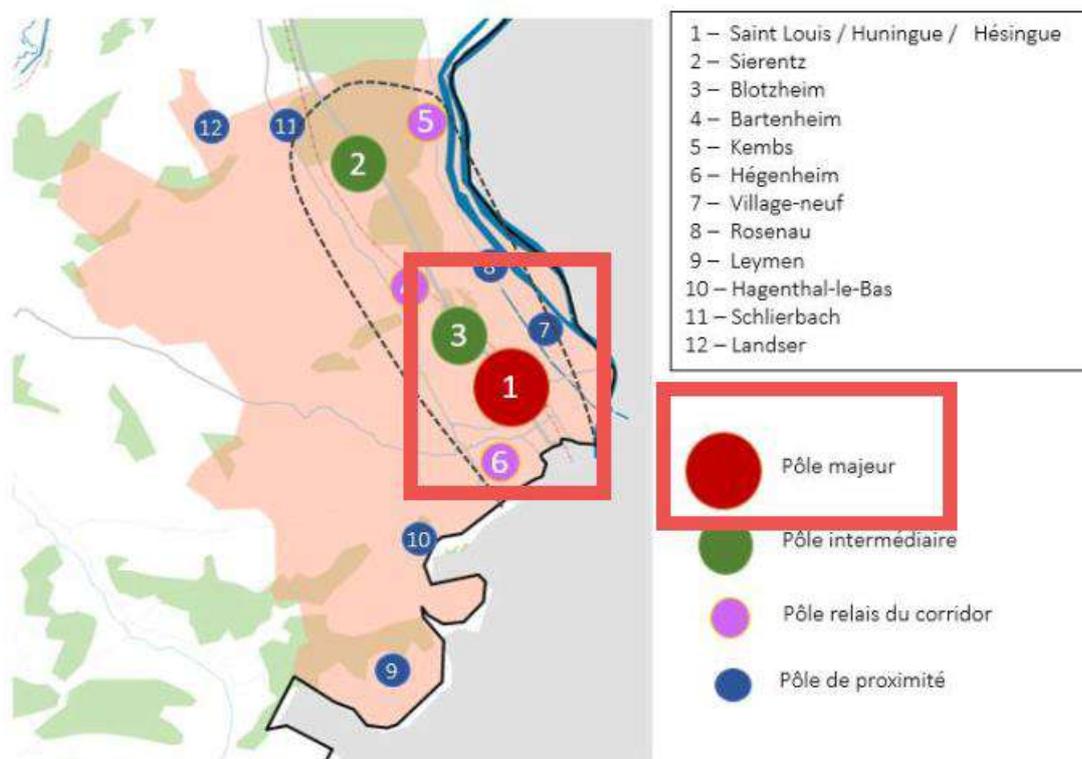


Figure 17 : Pôle commerciaux majeur du territoire de Saint-Louis Agglomération du DOO du SCOT de Saint-Louis Agglomération

Page 32 point 2.2.1 : Au sein de ces pôles majeurs fléchés par le SCOT (dont un pôle sur le territoire de Saint-Louis et Hésingue), « le SCOT prévoit une enveloppe foncière maximale mobilisable pour le commerce d'importance. »

NIVEAU DE FONCTION COMMERCIALE	COMMUNE	POLE	TYPE DE LOCALISATION	SURFACE TOTALE DE LA ZONE (ACTUELLE OU EN PROJET)	SURFACES DISPONIBLES DEJA VIABILISEES	VOCATION ACTUELLE / FUTURE	SURFACE ACTUELLE A VOCATION COMMERCIALE	SURFACE MAXIMALE DEDIEE AU COMMERCE A HORIZON SCOT	
Pôle majeur	Saint Louis	Centre-ville	Centralité urbaine			Mixte dont commerce			
		Zone commerciale Neuweg	Périphérique	Projet 117 ha		Mixte dont commerce			
	Saint Louis / Hésingue	Euro3Lys : EcoParc 3i (=ancien Technoport)	Centralité d'affaires et de vie			Mixte dont commerce		20 ha	
	Huningue	Centre-ville	Centralité urbaine				Mixte dont commerce		
		ZI Boulevard d'Alsace	Périphérique		98 ha	Complet	Mixte dont commerce	3 ha	3,6 ha

NIVEAU DE FONCTION COMMERCIALE	COMMUNE	POLE	TYPE DE LOCALISATION	SURFACE TOTALE DE LA ZONE (ACTUELLE OU EN PROJET)	SURFACES DISPONIBLES DEJA VIABILISEES	VOCATION ACTUELLE / FUTURE	SURFACE ACTUELLE A VOCATION COMMERCIALE	SURFACE MAXIMALE DEDIEE AU COMMERCE A HORIZON SCOT
	Hésingue	Centre-bourg	Centralité urbaine			Mixte dont commerce		

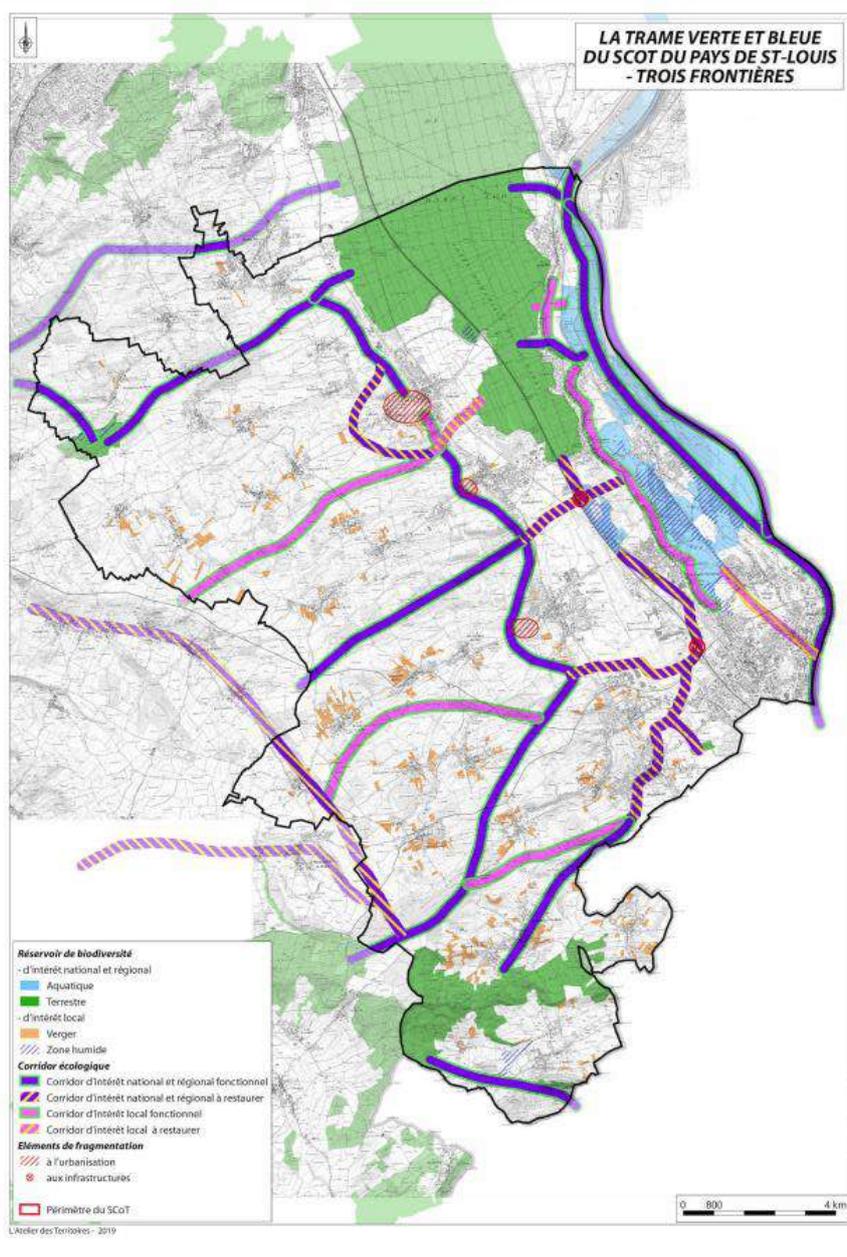


Figure 18 : extrait du DOO – page 50 – trame verte et bleue du territoire – SCOT Approuvé

En outre, l'un des objectifs fondamentaux du SCOT de Saint-Louis Agglomération est la limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers afin de maîtriser l'étalement urbain et de favoriser une utilisation optimisée du foncier disponible.

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) impose plusieurs règles strictes en matière de gestion du foncier :

- Prescription n°32 et n°35 : Priorisation de la densification et du renouvellement urbain avant toute extension de l'urbanisation.
- Prescription n°12 : Identification précise des zones économiques pouvant accueillir un développement à l'horizon 2040, avec des plafonds de consommation foncière à ne pas dépasser.
- Prescription n°47 : Limitation de l'imperméabilisation des sols en milieu urbain, contribuant indirectement à la préservation des espaces naturels.

Dans un contexte où la préservation des espaces naturels et agricoles est une priorité, ce projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du SCOT et du DOO, qui encouragent le renouvellement urbain et la densification des espaces déjà urbanisés avant toute nouvelle ouverture à l'urbanisation d'une zone naturelle ou agricole.

Ce projet présente ainsi une double compatibilité aux objectifs du SCOT sur la consommation foncière :

- Éviter la mobilisation de nouveaux espaces agricoles ou naturels pour des activités industrielles, en favorisant la revalorisation d'un site déjà anthropisé initialement destiné à un développement commercial, mais dont l'orientation ne correspond plus aux objectifs d'intérêt général du projet EcoParc 3i.
- Limiter l'étalement urbain, en maintenant l'emprise du développement économique dans des zones stratégiques déjà identifiées par le SCOT.

Le SCOT met l'accent sur le développement des zones commerciales existantes et la promotion du commerce de proximité. Le projet, avec son orientation industrielle, ne correspond pas à cet objectif. Le SCOT prévoyait pour l'emprise de l'EcoParc (anciennement Technoport) le développement d'une zone commerciale et d'un centre de loisirs, destinés à attirer des clients locaux et transfrontaliers, ce qui n'est pas aligné avec le caractère industriel du projet.

Le SCOT cherche à renforcer l'attractivité touristique de la région en développant des infrastructures de loisirs et en valorisant le patrimoine naturel et culturel. En raison de sa vocation industrielle, le projet n'est pas de nature à répondre à cet objectif.

4.6.3 - Contexte communal

Les communes de Héringue et Saint-Louis ont des PLU rédigés selon des cadres réglementaires distincts, reflétant les règles en vigueur au moment de leur approbation. Le PLU de Saint-Louis intègre des objectifs renforcés en matière environnementale, avec des règles adaptées à ces exigences. En revanche, le PLU de Héringue, approuvé avant ces évolutions, conserve une structure antérieure, sans intégrer ces nouveaux objectifs ni les sous-destinations issues de la réforme.

4.6.3.1 - PLU de Saint-Louis

4.6.3.1.1 - Cadre Réglementaire

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint-Louis a été approuvé le 19 décembre 2019. Depuis, il a fait l'objet de deux procédures d'évolution :

- Modification n°1, approuvée le 8 septembre 2021
- Modification n°2, approuvée le 23 mars 2023

Le PLU de Saint-Louis a fait l'objet d'une évaluation environnementale en évaluant les incidences des orientations et des choix réglementaires vis-à-vis de l'environnement aux échelles locale, nationale et internationale. Elle met en évidence les réponses positives ou négatives de ce document et présente des mesures d'évolution. La première modification du

Plan Local d'Urbanisme a nécessité une mise à jour de cette évaluation environnementale, sur les points faisant l'objet de l'évolution. La modification n°2 elle ; n'a pas fait l'objet d'une mise à jour de l'évaluation.

Le présent dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Saint-Louis comportera une mise à jour de l'évaluation environnementale du Plan, spécifique aux points du PLU faisant l'objet de la mise en compatibilité.

L'évaluation environnementale proposera un état initial de l'environnement du site d'implantation du projet et du territoire d'implantation en prenant en compte l'ensemble des thématiques environnementales au sens large. Elle portera ainsi sur les évolutions potentielles de l'environnement au regard des ajustements du règlement écrit, du règlement graphique et des orientations particulières d'aménagement. Une partie spécifique de la présente évaluation s'attachera à exposer les conséquences éventuelles de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.

Elle proposera également un exposé des choix justifiant les dispositions de la mise en compatibilité, ainsi que la compatibilité de ces choix et du projet avec les documents supérieurs. Enfin, elle présentera les mesures intégrées au PLU permettant d'éviter, de réduire ou de compenser certaines éventuelles conséquences négatives de la mise en compatibilité, et ce en cohérence avec le contenu de l'évaluation environnementale initiale et les évolutions engagées par ladite mise en compatibilité

4.6.3.1.2 - Composition du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Louis

4.6.3.1.2.1 - Le Projet d'Aménagement et de développement durables (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) de la commune de Saint-Louis, vise à structurer le développement de la commune pour répondre aux besoins démographiques, économiques, environnementaux et urbains sous plusieurs orientations :

- Développement urbain : le PADD promeut un développement urbain cohérent, favorisant le renouvellement urbain, la densification des centres et une extension maîtrisée de la commune, notamment autour des axes de transport pour limiter l'étalement urbain.
- Équipements et infrastructures : le renforcement et l'adaptation des équipements accompagnent les mutations socio-économiques, intégrant des infrastructures culturelles, sportives et commerciales.
- Développement économique : exploiter la situation frontalière et l'EuroAirport pour dynamiser l'économie, avec un focus sur les activités à haute valeur ajoutée, comme les biotechnologies et l'aéronautique. Il est aussi prévu de créer des espaces de coworking pour les travailleurs frontaliers et d'encourager l'économie résidentielle.
- Mobilité : réduire la dépendance automobile en favorisant les mobilités actives (marche, vélo) et les transports en commun (tram et TER), tout en fluidifiant certains carrefours et en développant des parkings relais.
- Attractivité urbaine : l'objectif est d'améliorer la séduction du centre-ville, en réorganisant les centralités des quartiers, en valorisant les paysages urbains, et en créant des espaces publics de qualité.
- Environnement et ressources naturelles : le PADD accorde une importance particulière à la préservation des écosystèmes, incluant la protection de la réserve de la Petite Camargue Alsacienne, la trame verte et bleue, et les zones humides.
- Transition énergétique : le projet intègre les principes de transition énergétique en favorisant l'utilisation des énergies renouvelables et en adaptant les infrastructures aux enjeux climatiques, incluant un développement numérique pour soutenir les entreprises et la population.

Le PADD indique favoriser le développement des futurs grands sites d'activités sur certains pôles dont le site dit Gare-Ouest – ZAC du Lys. Le PADD précise : « *Ce nouveau quartier (mixité, activités à dominante tertiaire) est en cours de développement et l'intermodalité de la gare se développe (parking, ligne 3 du tramway, gare routière, pistes cyclables), avec notamment la création d'un parking relais à l'Ouest de la voie ferrée, accessible depuis la gare par un passage souterrain.*

Ce nouveau pôle situé à l'Ouest de la gare de Saint-Louis et proche du centre-ville, bénéficie d'une excellente desserte routière et ferrée. Il est à développer « intensément » pour constituer un prolongement du centre à l'Ouest de la voie ferrée en exploitant le triple atout que constitue la gare, le tram, l'aéroport directement accessible depuis la gare.

C'est un site à vocation métropolitaine et internationale. Il doit être le lieu d'implantation des activités à forte valeur ajoutée et une vitrine sur la manière d'appréhender les enjeux de la transition énergétique en ville. »



Figure 19 : Orientations en matière de développement économique et de d'équipement commercial (PADD de Saint-Louis)

Le PADD du PLU de Saint-Louis propose comme orientation sur le terrain accueillant la future opération EcoParc 3i « **Le Technoport** : cet espace, situé à l'Est de l'A 35, entre le Nord de la RD 105 (en partie sur Hésingue) et les parties urbanisées le long de la RD 12b, est principalement réservé aux **activités économiques, commerciales et aux équipements d'accompagnement**. Les études en cours sur ce site mettent en exergue les options suivantes, du Nord au Sud :

- **Création d'un vaste espace paysager connecté au reste de l'agglomération.**
- **Développement d'un pôle loisirs/sports** (d'extérieur et d'intérieur).
- **Développement d'un business park.**
- **Développement d'un pôle commercial et de loisirs** (sur la commune d'Hésingue).»

Le PADD prévoit également : « En outre, la politique de recomposition du centre-ville par densification, intensification et mutation des activités économiques va permettre : La croissance de la population et, par conséquent, des dépenses commercialisables en centre-ville. Les habitants et les emplois supplémentaires seront un atout pour développer le commerce en centre-ville, **surtout dans la perspective de l'ouverture du centre commercial prévu sur le site du Technoport à Hésingue...** à la condition d'améliorer la commercialité du centre-ville. »

Le PADD de Saint-Louis intègre la notion d'orientations durables en plaçant la protection de l'environnement au cœur de son développement urbain. Il propose ainsi un schéma des orientations durables pour l'environnement et les paysages dans le but de préparer la transition écologique.

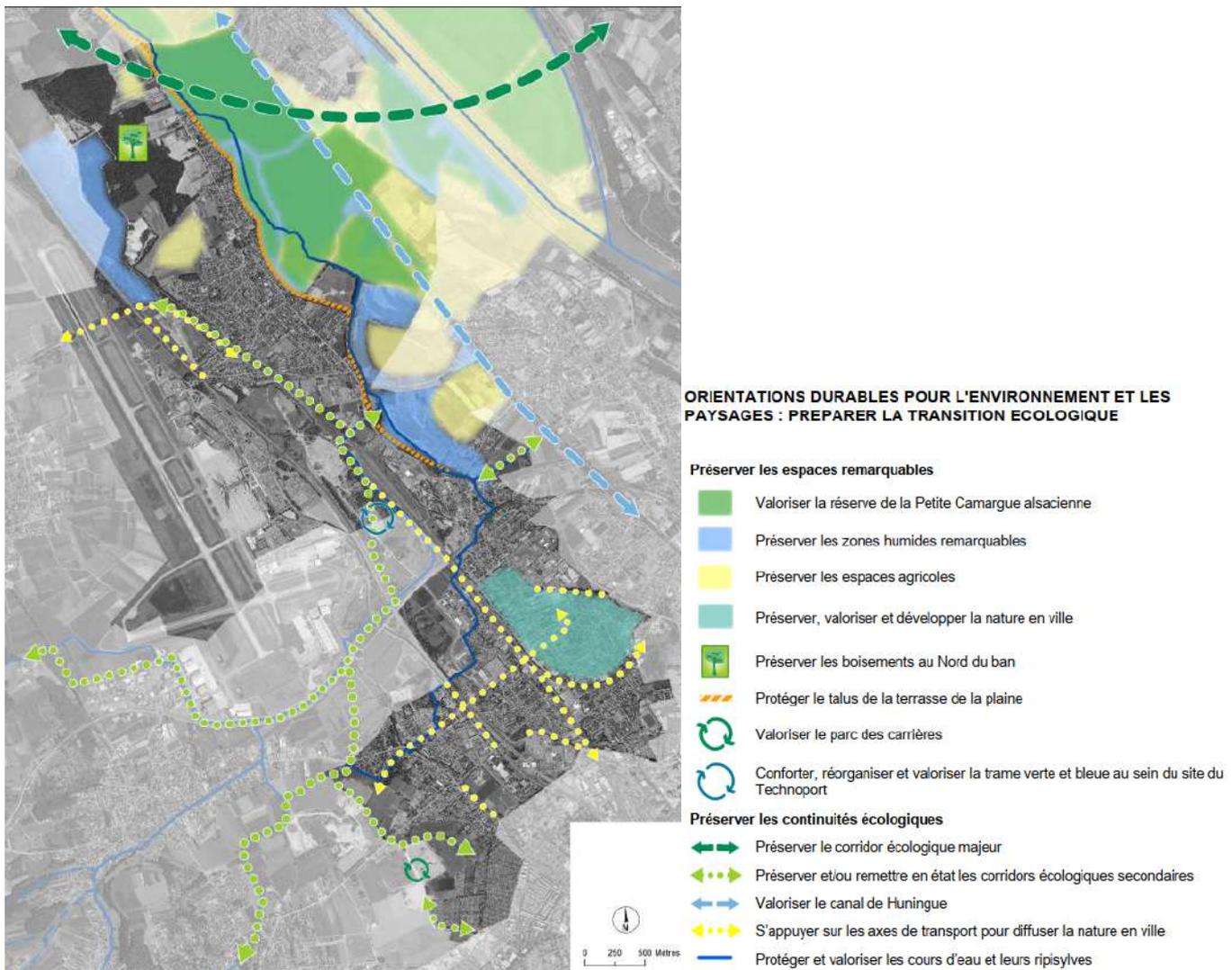


Figure 20 : Extrait du PADD du PLU de Saint-Louis

4.6.3.1.2.2 - Le Règlement graphique

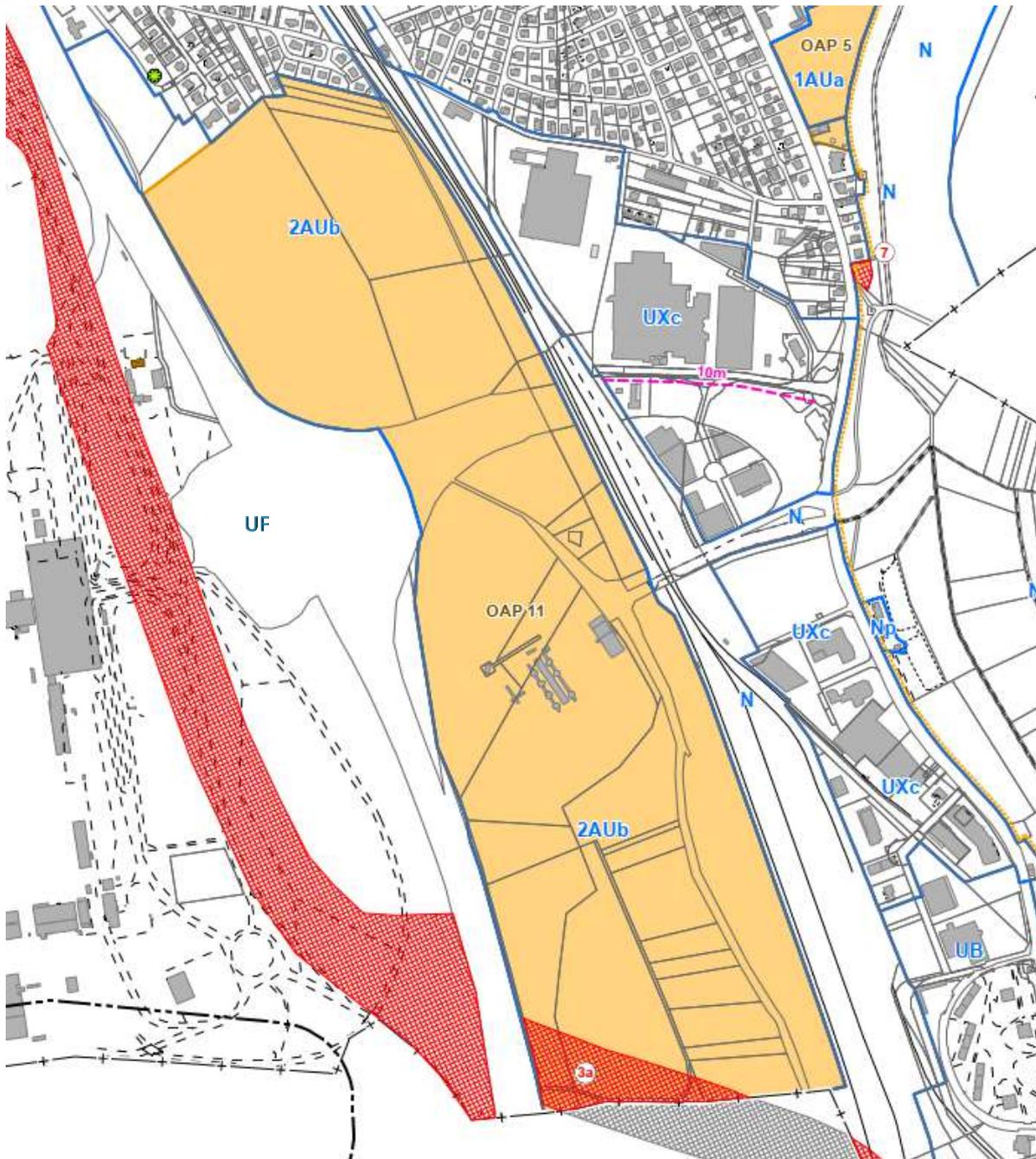


Figure 21 : Règlement graphique du PLU de Saint-Louis opposable au 02/12/2024

Le règlement de zonage de la zone d'implantation du projet Technoport est fléchée en zone 2AUb et UF du PLU opposable de la commune de Saint-Louis.

- La zone 2AUb est, au sens du PLU : « Le secteur 2AUb n'est pas directement urbanisable dans le cadre du présent PLU, son ouverture effective à l'urbanisation est conditionnée à une procédure d'adaptation du PLU. Ce secteur d'anciennes gravières est destiné à un développement des activités économiques. Il n'est pas destiné à un développement de l'habitat »
- La zone UF est, au sens du PLU : La zone dédiée à la plateforme aéroportuaire de l'EuroAirport. La zone UF a été délimitée en vue de la concrétisation de plusieurs orientations et objectifs du PADD à savoir « exploiter les potentialités de développement économique liées à la situation frontalière, aux dynamiques allemandes et suisses et à l'EuroAirport, et donner une dimension socialement inclusive à ce développement » et « Articuler le développement de l'EuroAirport à celui de Saint-Louis ».

4.6.3.1.2.3 - Le règlement écrit

4.6.3.1.2.3.1 - Règlement de la zone UF

La zone UF est la zone dédiée à la plateforme aéroportuaire de l'EuroAirport. Les destinations, sous destinations, usages et affectations des sols sont définies ainsi par le règlement écrit :

« Article UF 1 : Destinations, sous-destinations, usages et affectations des sols, nature d'activités interdites

1.1 Dans les tableaux ci-dessous, pour chaque sous-destination pour la zone **UF**, lorsque la case correspondante est **rouge** la sous-destination est interdite, lorsqu'elle est **jaune** la sous destination est admise sous condition. Les numéros figurant dans les cases **jaunes** renvoient aux conditions détaillées à l'article UF 2.

SOUS-DESTINATIONS	UF
Exploitation agricole	Int
Exploitation forestière	Int
Logement	Si 2.3
Hébergement	Int
Artisanat et commerce de détail	
Restauration	
Commerce de gros	Int
Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle	
Hébergement hôtelier et touristique	
Cinéma	Int
Industrie	Si 2.2
Entrepôt	
Bureau	
Centre de congrès et d'exposition	Int
Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés	
Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés	
Établissements d'enseignement	Int
Établissements de santé et d'action sociale	Int
Hôtels des ventes	Int
Équipements sportifs	Int
Autres équipements recevant du public	Int

LEGENDE	
Int	La sous-destination est interdite.
Si 2.X	La sous-destination est soumise à condition(s). Les numéros figurant dans la case renvoient aux conditions détaillées à l'article UF 2.
	La sous-destination n'est ni interdite ni soumise à condition.

Lorsqu'une sous-destination n'est ni interdite ni soumise à condition la case est alors verte.

1.2 Les nouvelles occupations et utilisations du sol suivantes :

- les parcs d'attraction ouverts au public,
- le stationnement de caravanes isolées,
- les terrains de camping et de caravanage,
- les garages collectifs de caravanes,
- les terrains d'accueil d'habitations légères de loisirs,
- les dépôts de ferrailles, de déchets et de véhicules,
- les exhaussements de sol au-dessus du niveau fini de la voirie et les affouillements autres que ceux liés et nécessaires aux occupations et utilisations du sol admises à l'article UF 2.

1.3 L'ouverture, l'exploitation et l'extension de carrière et de gravière, la création d'étangs.

1.4 Les établissements qui porteraient atteinte à la sécurité et à la salubrité des zones d'habitation limitrophes.

Article UF 2 : Destinations, sous-destinations, usages et affectations des sols, nature d'activités soumises à des conditions particulières

2.1 La démolition de tout ou partie des constructions, à condition d'obtenir un permis de démolir.

2.2 Les constructions à usage d'industrie, à condition d'être directement ou indirectement liées à une activité aéronautique ou nécessaires à l'exploitation normale de l'aéroport.

2.3 Les constructions à usage de logement, à condition d'être destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire à l'exploitation normale de l'aéroport.

2.4 Les opérations inscrites en emplacement réservé au règlement graphique.

2.5 Les travaux relatifs à l'entretien et à l'exploitation du domaine public routier départemental.

2.6 Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à l'activité ferroviaire, ainsi que les activités et opérations liées à l'exploitation, la maintenance et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

2.7 Sur les parcelles en zones orange et jaune, concernées par des effets de surpression et thermiques de probabilité B, C et D dans le Porter à connaissance « risques technologiques » autour du site de la société JET AVIATION, annexé au présent règlement : Les constructions devront être de nature à réduire la vulnérabilité par effet de surpression. »

4.6.3.1.2.3.2 - Règlement de la zone 2AUB

La zone 2AUB du PLU est un secteur de réserve foncière destinée à l'aménagement du site du Technoport à moyen-long terme. La zone 2AUB n'est pas directement urbanisable, son ouverture effective à l'urbanisation est conditionnée à une procédure d'adaptation du PLU.

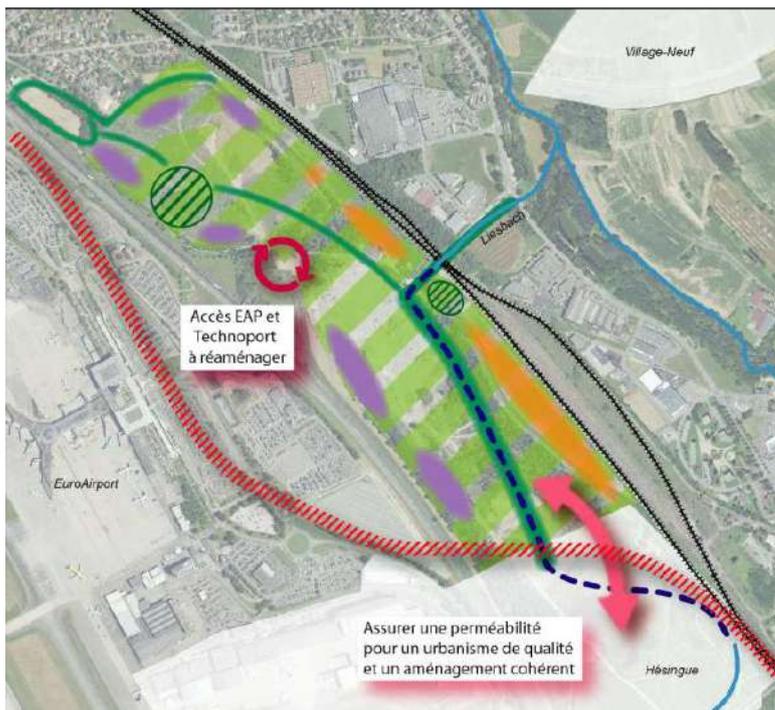
4.6.3.1.2.4 - Orientations d'aménagement et de programmation

L'opération EcoParc 3i est concerné par trois OAP :

- Sectorielle : visant spécifiquement l'aménagement du quartier de l'EcoPARC (ex Technoport dans le PLU)
- Thématique : Trame verte et bleue et Nature en ville
- Mobilités actives.

L'OAP sectorielle pour l'aménagement du site prévoit 6 grandes orientations :

- Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère
- Qualité environnementale et prévention des risques
- Mixité fonctionnelle et sociale
- Desserte par les transports en commun
- Desserte par les voies et réseaux
- Stationnement.



Légende :

Qualité environnementale

- Maintenir, restaurer ou créer les corridors écologiques
- Renaturer et reconfigurer le parcours du Liesbach
- Préserver la végétation existante (secteurs d'évitement)

Qualité urbaine et paysagère

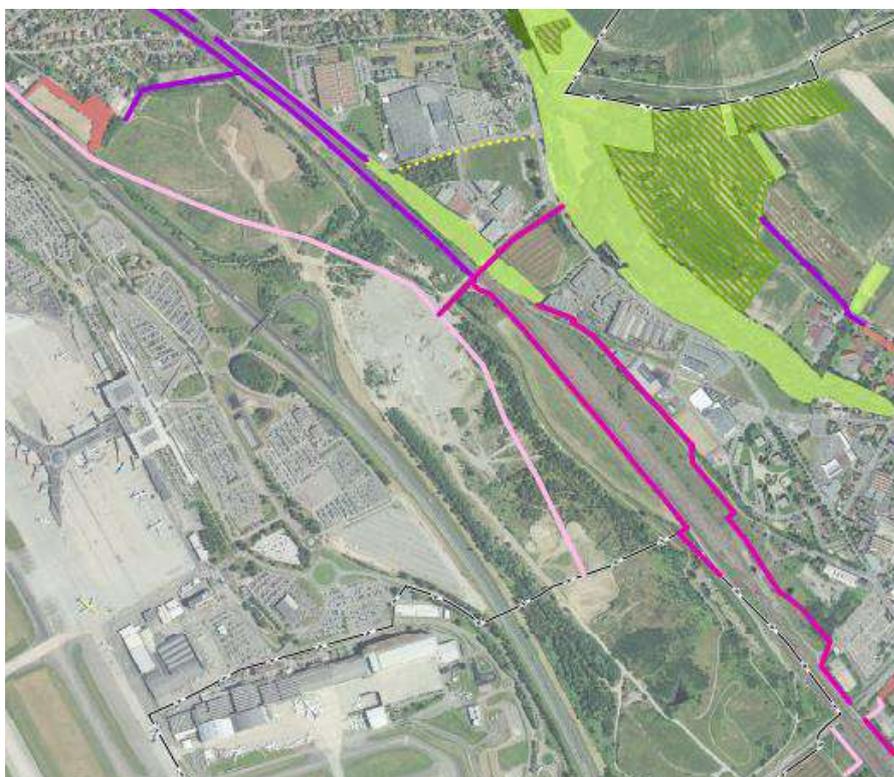
- Réaliser de vastes espaces paysagers constitués de boisements et de prairies, dans lesquels peuvent s'entrecroiser les usages
- Secteur privilégié pour une première phase d'urbanisation non continue (Activités économiques, de loisirs, hébergements hôteliers et touristiques)
- Secteur envisagé pour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

Accessibilité du site

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

NB : Cette OAP indique les premières orientations pour l'aménagement du site du Technoport. L'OAP sera amenée à évoluer lors de l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AUB, correspondant au quartier du Technoport.

Figure 22 : Extrait de l'OAP sectorielle du PLU de Saint-Louis



Réservoirs de biodiversité

- Réserve naturelle nationale (PCA)
- Réservoir local à conserver
- Réservoir local à restaurer

Nature en ville

- A conserver
- A conforter ou à compenser
- A créer

Corridors écologiques

- A conserver
- A renforcer
- A restaurer ou à créer
- Cordon végétal urbain à renforcer ou à créer

Figure 23 : Extrait de l'OAP TVB et Nature en ville du PLU de Saint-Louis

L'OAP Trame Verte et Bleue prévoit, pour le site, la traversée d'un corridor écologique à restaurer ou à créer et un corridor à renforcer.

L'OAP Mobilités actives prévoit également des orientations pour l'aménagement du site d'accueil de l'opération EcoParc 3i, notamment par la création d'un sentier piéton traversant le site du NORD au SUD :

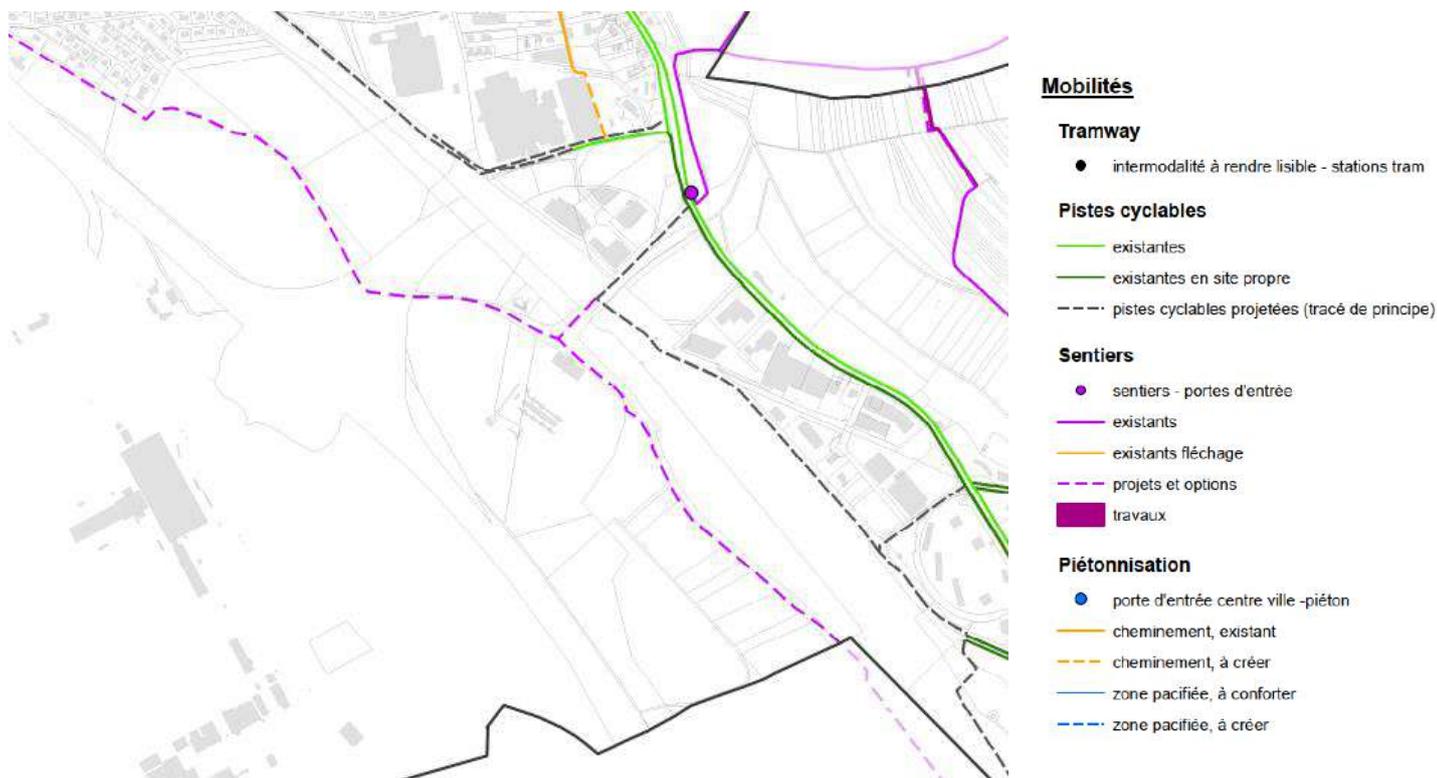
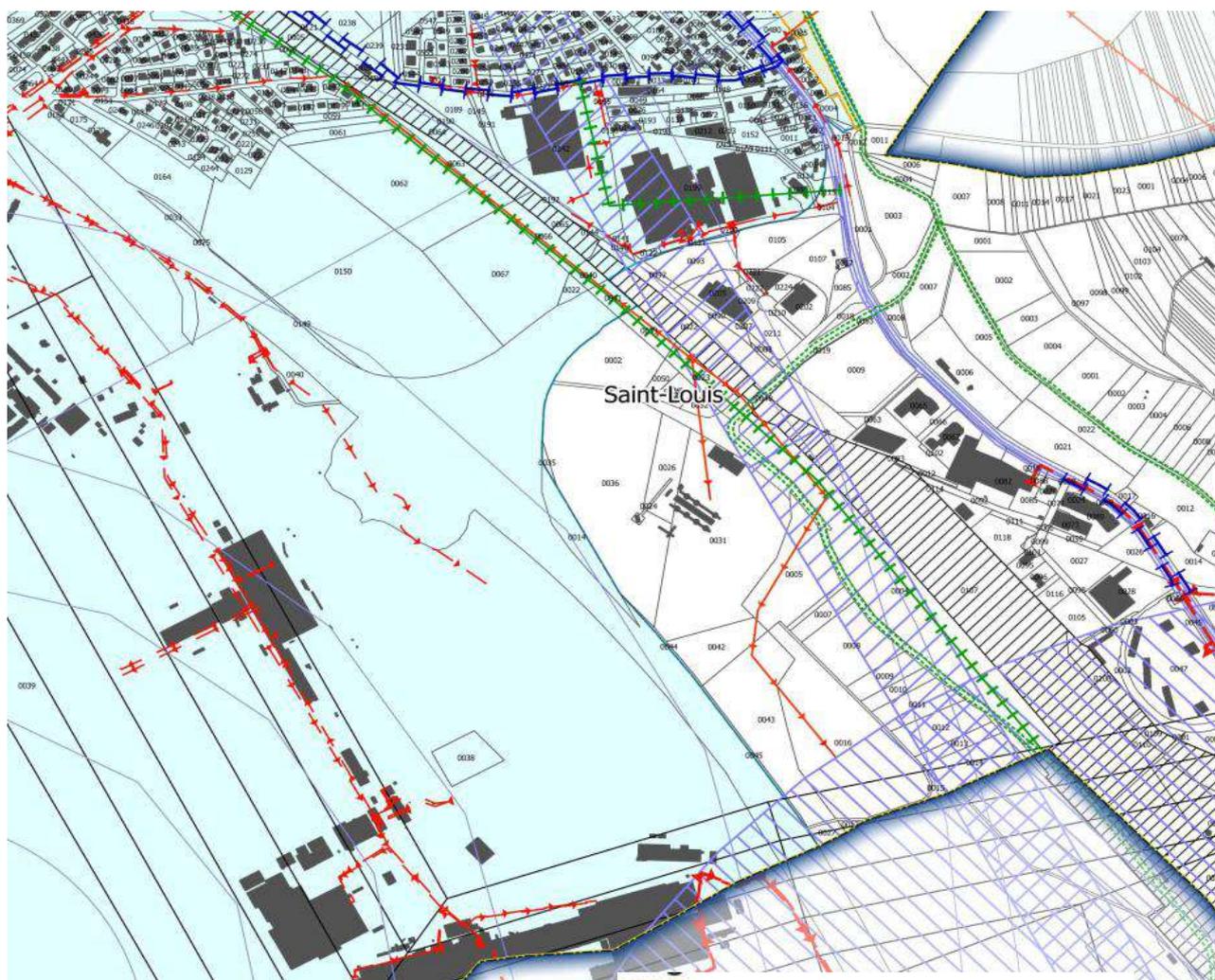


Figure 24 : Extrait de l'OAP Mobilités actives du PLU de Saint-Louis

4.6.3.1.2.5 - Les servitudes d'utilité publique

Le territoire de la commune est concerné par de nombreuses servitudes d'utilités publiques recensées en annexe du Plan Local d'Urbanisme.



- | | |
|---|---|
|  I1 - Maîtrise de l'urbanisation autour des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et produits chimiques |  COMMUNE |
| I4 - Réseaux électriques |  A4 - Passage dans le lit ou sur les berges des cours d'eau non domaniaux |
|  A - Haute tension |  A5 - Canalisations publiques d'eau et d'assainissement |
|  A - Moyenne tension |  AC1 - Périmètre des abords des monuments historiques |
|  S - Haute tension |  AC3 - Réserves naturelles et périmètre de protection autour des réserves naturelles |
|  S - Moyenne tension | AS1 - Périmètre de protections des eaux potables et minérales |
|  PT1 - Protections des centres de réceptions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques |  Eloigné |
|  PT2 - Protection des centres d'émissions et de réceptions contre les obstacles |  Immédiat |
|  PT3 - Réseaux de télécommunications |  Rapproché |
|  T1 - Emprise des voies ferrées |  Rapproché avec réglementation particulière |
|  T5 - Dégagement aéronautique |  EL2 - Défense contre les inondations |
|  T7 - Zone de dégagement aéronautique hors zones de dégagement (concerne l'ensemble du département) |  EL3 - Navigation intérieure Halage et marchepied |
|  Bâtiments |  EL7 - Circulation routière alignement des voies |
|  Parcelles | |

Figure 25 : Extrait du Plan des SUP de la commune de Saint-Louis aux abords du projet

Plusieurs SUP du PLU communal interceptent la zone de projet. Notamment les SUP suivantes :

- AS1 : Périmètre de protection des eaux potables et minérales : Eloigné
- I4 : Canalisation de transport d'électricité : A-Moyenne tension ;
- A5 : Canalisations publiques d'eau et d'assainissement ;
- PT1 : Protection des centres de réceptions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques : Zone de protection ;
- PT2 : Protection des centres d'émissions et de réceptions contre les obstacles ;
- T7 : Dégagement aéronautique

4.6.3.1.2.6 - Les annexes sanitaires

Les annexes sanitaires du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint-Louis sont des documents complémentaires qui précisent les normes et prescriptions en matière d'assainissement et de gestion des eaux usées sur le territoire communal. Elles définissent les zones desservies par les réseaux d'assainissement collectif, les secteurs où des systèmes d'assainissement individuel sont requis, ainsi que les obligations techniques associées. Ces annexes visent à assurer la salubrité publique, la protection de l'environnement et la conformité aux réglementations en vigueur.

4.6.3.2 - PLU de Hésingue

4.6.3.2.1 - Cadre réglementaire

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Hésingue, approuvé le 25 février 2008, a fait l'objet de plusieurs procédures d'adaptation successives.

- Modification n°1, approuvée le 14 février 2011.
- Modification n°2, approuvée le 14 février 2013 ;
- Déclaration de projet n°1, approuvée le 21 décembre 2015 ;
- Modification n°3, approuvée le 23 janvier 2017 ;
- Modification simplifiée n°1, approuvée le 29 mai 2017 ;
- Déclaration de projet n°2, approuvée le 19 novembre 2018 ;
- Modification n°4, approuvée le 4 avril 2019 ;
- Modification simplifiée n°2, approuvée le 23 mai 2020 ;
- Modification n°5, approuvée le 14 septembre 2020 ;
- Modification simplifiée n°3, approuvée le 6 septembre 2021
- Modification n°6, approuvée le 18 juillet 2022
- Modification n°7, approuvée le 9 septembre 2024

Il n'existe pas d'évaluation environnementale initiale dans le cadre du présent PLU ; cependant, une étude d'incidence a été réalisée dans le PLU initial et reprise dans le rapport de présentation. Les différentes procédures d'adaptation ont, chacune en fonction de leur importance et de leur incidence sur le PLU, fait l'objet d'une étude d'incidence.

Le présent dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Hésingue comportera une évaluation environnementale de la mise en compatibilité.

L'évaluation environnementale proposera un état initial de l'environnement du site d'implantation du projet et du territoire d'implantation en prenant en compte l'ensemble des thématiques environnementales au sens large. Elle portera ainsi sur les évolutions potentielles de l'environnement au regard des ajustements du règlement écrit, du règlement graphique et des orientations particulières d'aménagement. Une partie spécifique de la présente évaluation s'attachera à exposer les conséquences éventuelles de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.

Elle proposera également un exposé des choix justifiant les dispositions de la mise en compatibilité, ainsi que la compatibilité de ces choix et du projet avec les documents supérieurs. Enfin, elle présentera les mesures intégrées au PLU permettant d'éviter, de réduire ou de compenser certaines éventuelles conséquences négatives de la mise en compatibilité.

4.6.3.2.2 - Composition du Plan Local d'Urbanisme de Héringue

4.6.3.2.2.1 - Le Projet d'Aménagement et de développement durables (PADD)

Les grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune de Héringue se concentrent sur plusieurs axes stratégiques visant un développement équilibré du territoire.

- Développement économique et emploi : le PADD met en avant la création d'espaces économiques pour dynamiser l'activité locale et créer des emplois. Cette orientation est étroitement liée à des projets comme celui du Technoport, qui attire des entreprises industrielles et tertiaires, stimulant ainsi l'économie locale.
- Amélioration de la qualité de vie : la commune vise à renforcer les infrastructures locales, les équipements publics, ainsi que l'accès aux services pour améliorer la qualité de vie des résidents. Cette orientation inclut la préservation des espaces naturels et l'amélioration de la mobilité douce pour un cadre de vie plus agréable et écologique.
- Urbanisation maîtrisée et protection de l'environnement : le PADD insiste sur une urbanisation qui respecte l'environnement. Il inclut des mesures pour protéger les espaces naturels et limiter l'artificialisation des sols, en favorisant une densification urbaine dans les zones déjà aménagées.
- Mobilité et accessibilité : la commune met en avant l'amélioration des réseaux de transport pour faciliter les déplacements intra et intercommunaux. Le développement du transport public et des voies cyclables est priorisé pour réduire la dépendance à la voiture individuelle.

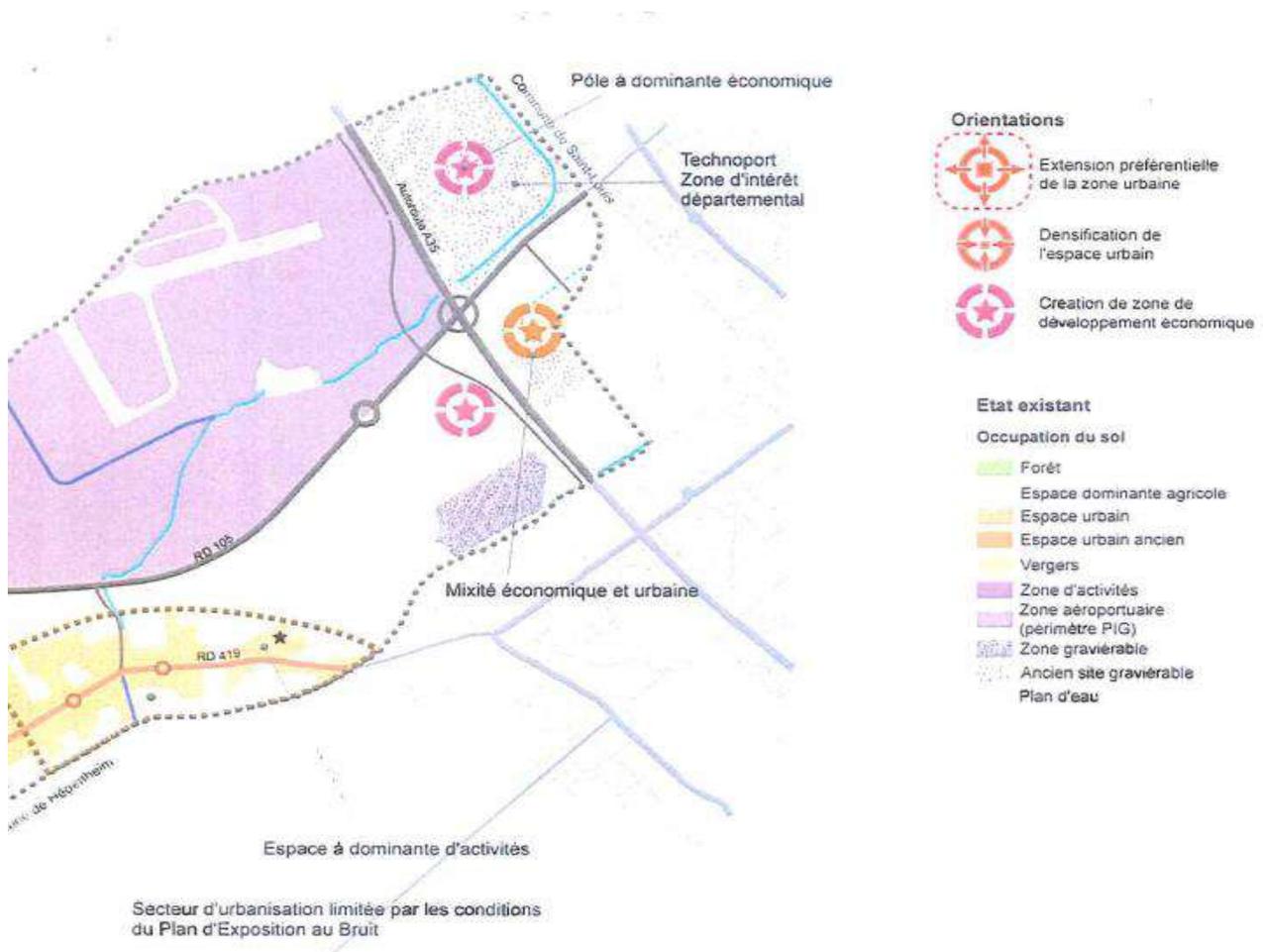


Figure 26 : Extrait du PADD de Héringue

4.6.3.2.2 - Le Règlement graphique

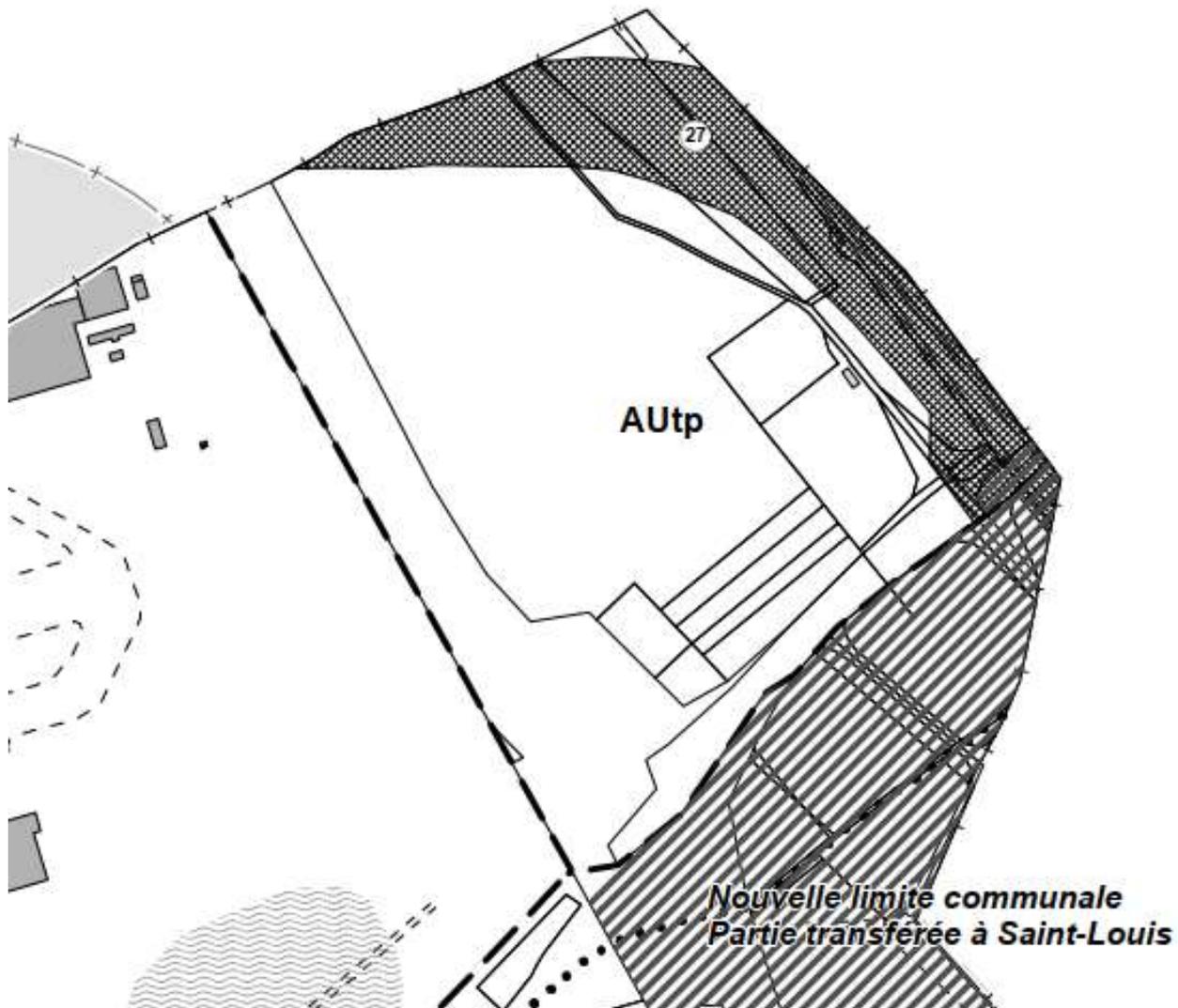


Figure 27 : Extrait du règlement graphique du PLU de Hésingue

Le règlement de zonage de la zone d'implantation du projet sur la commune de Hésingue est fléché en zone AUtp du PLU.

- La zone AUtp est, au sens du PLU, le secteur destiné à l'aménagement du Technoport. Au sens du PLU opposable, le projet du Technoport vise, sur la commune d'Hésingue, un développement commercial et artisanal. A ce titre, sont interdites « *les constructions destinées à l'industrie* »

4.6.3.2.2.3 - Le règlement écrit

« AUtp 1 : Occupations et utilisations du sol interdites

1.1. Les constructions destinées à l'industrie.

1.2. Les modes particuliers d'utilisation du sol suivants :

- les parcs d'attraction ;
- le stationnement de caravanes isolées ;
- les terrains de camping et de caravanage ;
- les garages collectifs de caravanes ;
- les terrains d'accueil d'habitations légères de loisirs ;

- les dépôts de ferrailles, de déchets et de vieux véhicules ;

1.3. L'ouverture et l'exploitation de carrières.

AUtp 2 : Occupations et utilisations soumises à des conditions particulières

2.1. Sont soumises à la condition particulière de la compatibilité avec les principes d'aménagement définis dans le document « Orientations particulières d'aménagement modifiées » du présent dossier de PLU modifié :

- les constructions destinées à l'hébergement hôtelier,
- les constructions destinées aux bureaux,
- les constructions destinées au commerce,
- les constructions destinées à l'artisanat,
- les constructions destinées à l'exploitation agricole ou forestière,
- et les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

2.2. Les constructions destinées à la fonction d'entrepôt sous la condition d'être liées à une des occupations et utilisations listées au 2.1.

2.3. Les constructions destinées à l'habitation si elles sont nécessaires à la sécurité et au Gardiennage »

4.6.3.2.2.4 - Orientations d'aménagement et de programmation

Le PLU de Héringue prévoit des orientations d'aménagement pour le secteur du projet. Ces orientations comprennent des dispositions graphiques, ainsi que des dispositions écrites reprises en légende de la cartographie. L'ensemble de l'OAP spécifique à la zone d'implantation de l'EcoParc est reproduite ci-après :

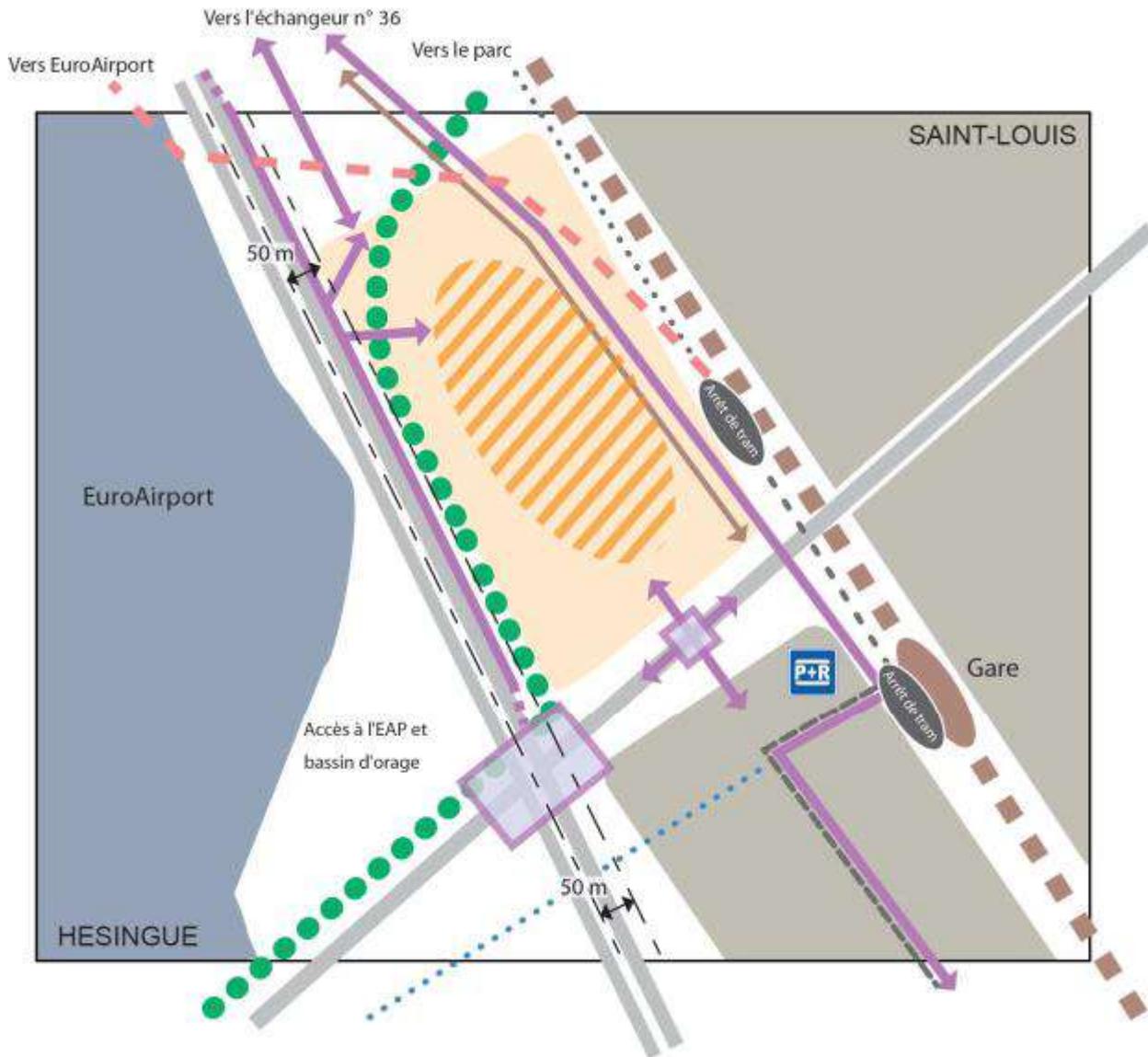


Figure 28 : OAP Sectorielle "Technoport" du PLU de Héringue

6. Orientations d'aménagement du secteur du Technoport

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

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

Figure 29 : Légende de l'OAP sectorielle Technoport du PLU de Hésingue

4.6.3.2.2.5 - Les servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique sont des limitations administratives au droit de propriété, elles sont instituées, par un ou plusieurs actes, au bénéfice de personnes publiques, de concessionnaires de services ou de travaux publics, ou de personnes privées exerçant une activité d'intérêt général.

Le projet est situé dans le périmètre de la servitude aéronautique de dégagement (servitude T5). Cette servitude, liée à la proximité avec l'EAP, impose de respecter des zones de dégagement limitant la hauteur des constructions présentes dans la zone de la servitude.

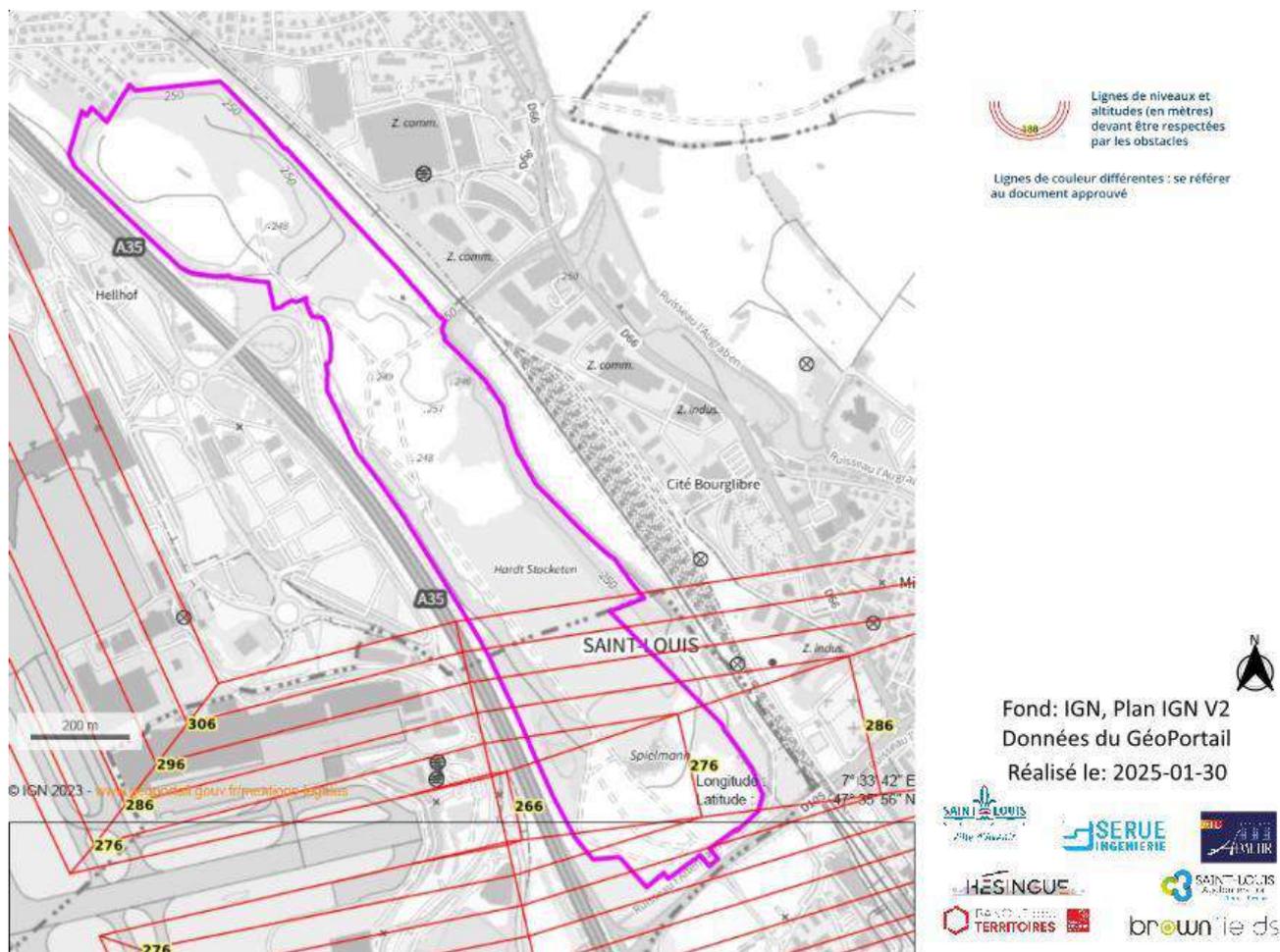


Figure 30 : Extrait du plan des servitudes aéronautiques (PSA) (source : Geoportail)

4.6.3.2.2.6 - Les annexes sanitaires

Les annexes sanitaires du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Hésingue sont des documents complémentaires qui précisent les normes et prescriptions en matière d'assainissement et de gestion des eaux usées sur le territoire communal. Elles définissent les zones desservies par les réseaux d'assainissement collectif, les secteurs où des systèmes d'assainissement individuel sont requis, ainsi que les obligations techniques associées. Ces annexes visent à assurer la salubrité publique, la protection de l'environnement et la conformité aux réglementations en vigueur.

4.6.4 - Dispositif spécifique au titre de la Loi Barnier

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.

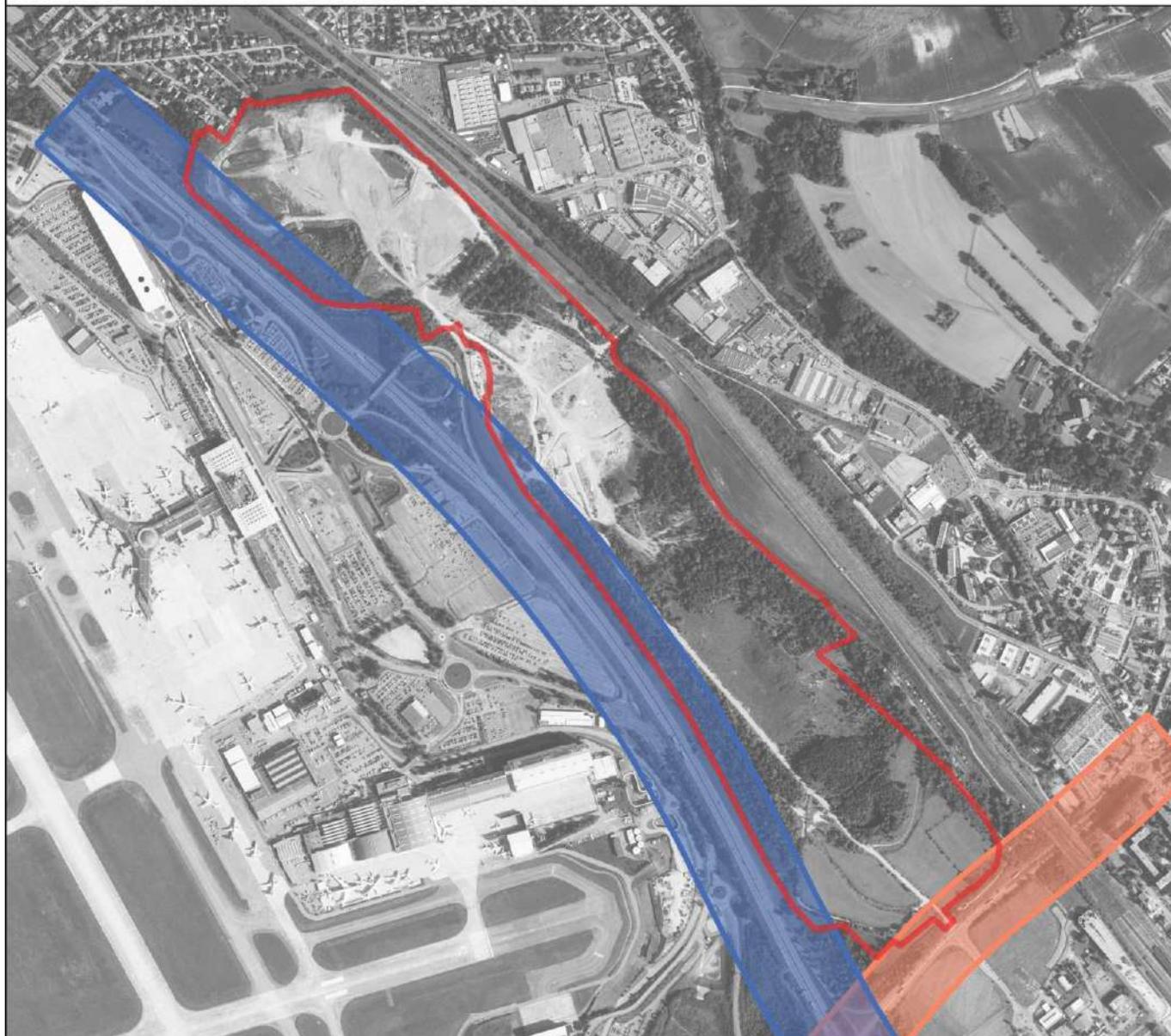
Article L111-6 Code de l'Urbanisme⁴ :

« 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. »

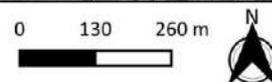
Ainsi, en application du Code de l'Urbanisme, une bande d'inconstructibilité s'applique de part et d'autre de l'A35 sur une profondeur de 100 m, et de part et d'autre de la RD105 sur une profondeur de 75 mètres en dehors des secteurs déjà urbanisés.

⁴ Version en vigueur au 26/08/2024

AVANT - ETUDE D'ENTREE DE VILLE



-  Distance de 100m - A35
-  Distance 75m RD105



Fond: IGN, Plan IGN V2
Réalisé le: 2025-03-28



Figure 31 : Distance Loi Barnier – avant étude d'entrée de ville

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'urbanisme⁵ :

« 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.

PLU de Héringue 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 de l'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 Héringue et de Saint-Louis une dérogation motivée à la règle générale d'inconstructibilité.

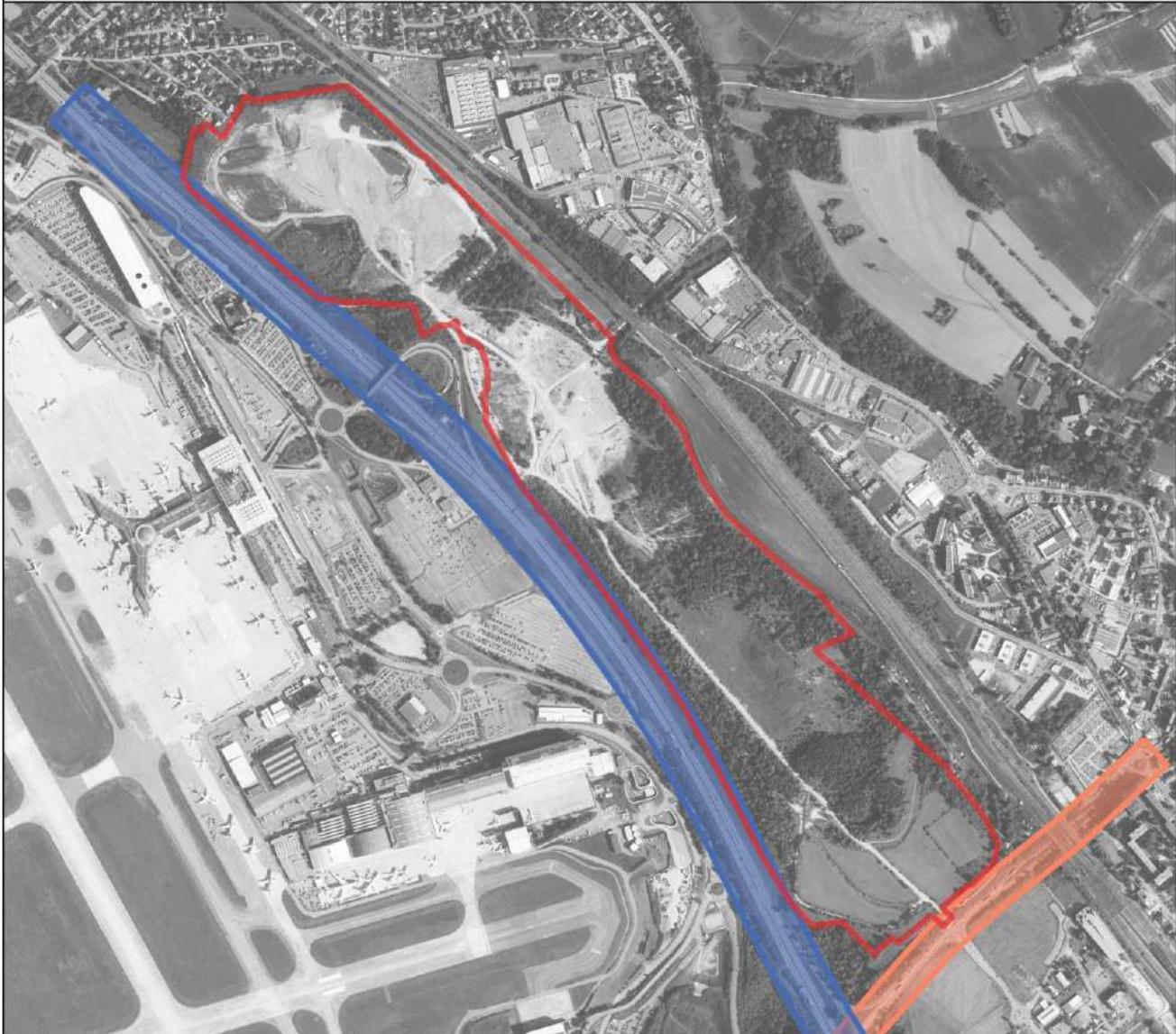
À l'issue de l'étude, ces distances ont été réduites pour permettre l'aménagement du secteur, dans le respect des critères imposés par la loi, à savoir : la qualité architecturale des constructions, l'intégration urbaine et paysagère, la prise en compte des enjeux environnementaux et écologiques, ainsi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

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

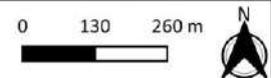
- – à 35 mètres en retrait de la RD105 (au lieu de 75 mètres) ;
- – à 50 mètres en retrait de l'A35 (au lieu de 100 mètres).

⁵ Version en vigueur au 26/08/2024

APRES - ETUDE D'ENTREE DE VILLE



-  Distance 35m - RD105
-  Distance de 50m - A35



Fond: IGN, Plan IGN V2
Réalisé le: 2025-03-28



- Figure 32 : Distance Loi Barnier -après étude d'entrée de ville

La mise en compatibilité des PLU 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 en compatibilité 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 ».

L'objectif de la mise en compatibilité de l'étude d'entrée de ville 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).

L'étude mise en compatibilité 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 de l'EcoParc 3i.

4.7 - Conclusion sur le contexte réglementaire du projet et la procédure envisagée

Le cadre réglementaire actuel ne permet pas l'implantation du projet au regard des objectifs visés.

Une adaptation des documents d'urbanisme et des études est donc nécessaire pour aligner le développement du projet avec ses ambitions avec les documents réglementaires. Cette mise en compatibilité constitue l'objet de la présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité, visant à adapter le PLU de Héringue, le PLU de Saint-Louis, l'étude d'entrée de ville, et le SCoT de Saint-Louis Agglomération.

5 - DEMONSTRATION DU CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET

5.1 - Situation au regard de l'objectif de réduction de la consommation d'espaces

5.1.1 - 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 de l'EcoParc 3i 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

5.1.1 - 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 33 : 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 34 : 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.

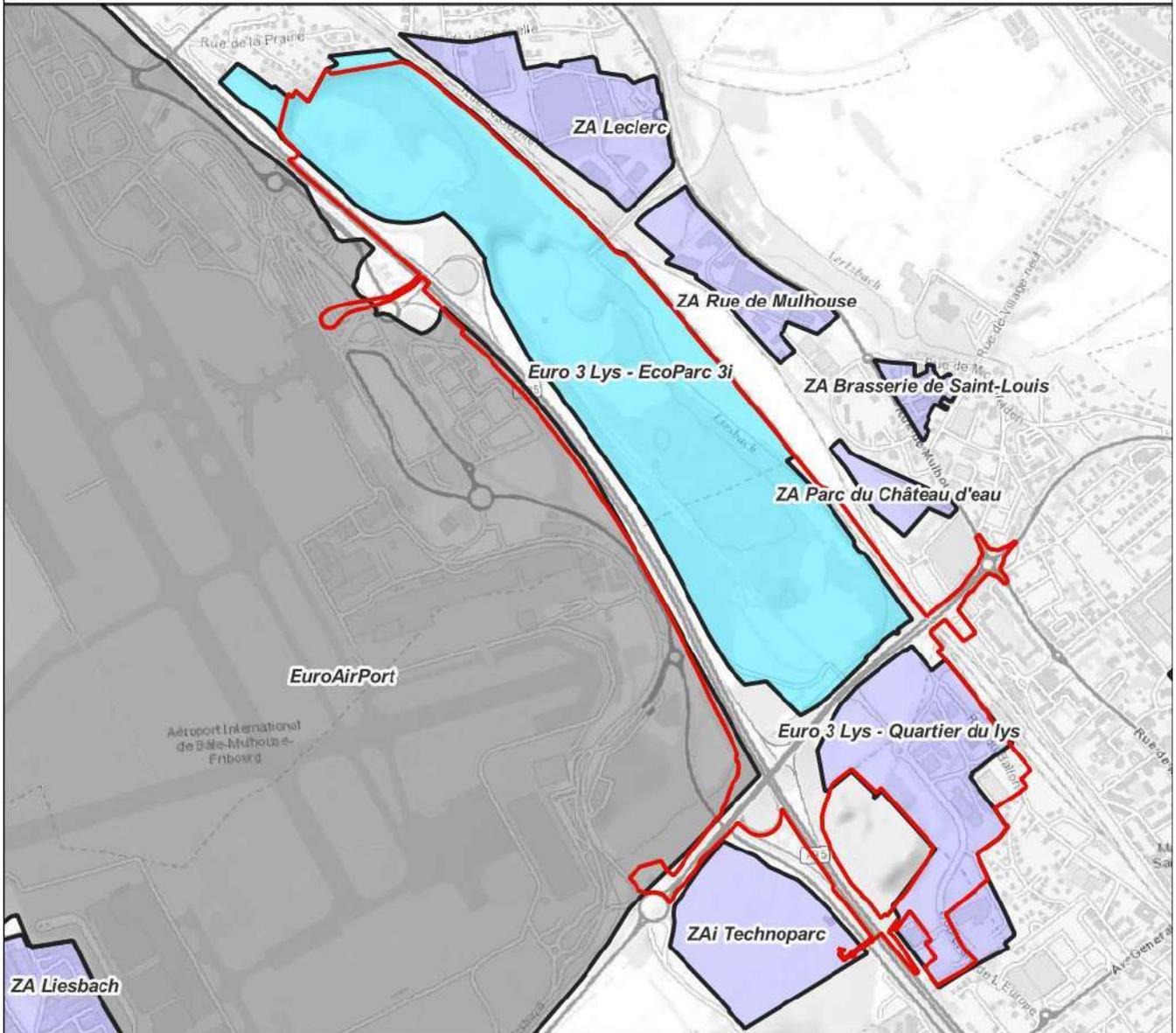
Nom usuel	Commune(s)	Surface des parcelles vides (ha)			
		Surface totale (ha)	Total des vides	Vides sous contraintes fortes	Vides potentiellement mobilisables
Les Forêts	Alteneschwiller	7,1	0,0	0,0	0,0
Carrefour de l'Europe	Barterheim	28,9	0,0	0,0	0,0
ZA de Barterheim	Barterheim	5,2	0,0	0,0	0,0
Campus 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 Kiefferhof	Hagenthal-le-Bas	1,0	0,6	0,1	0,5
ZA Rue d'Aschwill	Hégerheim	0,6	0,0	0,0	0,0
ZA Hégerheim	Hégerheim	8,6	1,0	0,0	1,0
Zone réserve 5	Hégerheim	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 Norc, Bld Alsace-Palmarin	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 Barisot	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	Rosenu	1,8	1,8	0,0	1,8
ZA Bubendorff	Ranspach-le-Bas	1,6	0,0	0,0	0,0
ZA de Rosenau	Rosenu	3,4	1,0	0,3	0,7
ZA de Rosenau	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 Hégerheim	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	Sierertz	22,9	0,0	0,0	0,0
ZA Fuchs	Sierertz	8,3	0,0	0,0	0,0
ZAE Landstrasse	Sierertz	14,5	0,3	0,0	0,3
ZAC Gruen	Sierertz	22,7	21,9	0,0	21,9
ZI Nord Bld Alsace-Palmarin	Village-Neuf	68,6	3,9	0,1	3,7
Zone de réserve 23	Village-Neuf	8,7	6,5	0,9	5,5
ISL	Village-Neuf	4,3	1,9	0,0	1,9
EuroAirport	Barterheim, Blotzheim, Hésingue, Saint-Louis	798,6	64,5	0,0	64,5
Casno	Blotzheim	5,5	2,6	0,0	2,6
Golf	Foigenbourg, Michelbach-le-Haut	126,7	0,0	0,0	0,0
Golf	Hagenthal-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
East Park	Barterheim	50,7	0,0	0,0	0,0
ZAC Hattel	Barterheim	2,3	2,0	0,0	2,0
Rue d'Alschwill	Hégerheim	2,6	2,6	0,0	2,6
Réserve 5	Hégerheim	5,1	5,1	0,0	5,1
	Ranspach-le-Bas	1,3	1,3	0,0	1,3

Figure 35 : Détail du total des surfaces vides des zones d'activité sur le territoire de Hésingue Agglomération - ADAUHR - décembre 2023

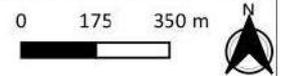
L'analyse du foncier disponible au sein de Hésingue Agglomération montre que seule la zone d'implantation ciblée pour l'Ecoparc 3i répond aux exigences du projet. Les surfaces mobilisables pour l'accueil de nouvelles industries sur des lots relativement grand (plus de 2ha, voire plus de 5 ha d'un seul 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



- EuroAirPort
- ZAE
- ZAER
- Périmètre projet Euro3Lys



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.

5.1.2 - 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.

5.2 - L'apport du projet pour l'économie locale

5.2.1 - Le positionnement stratégique du site

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

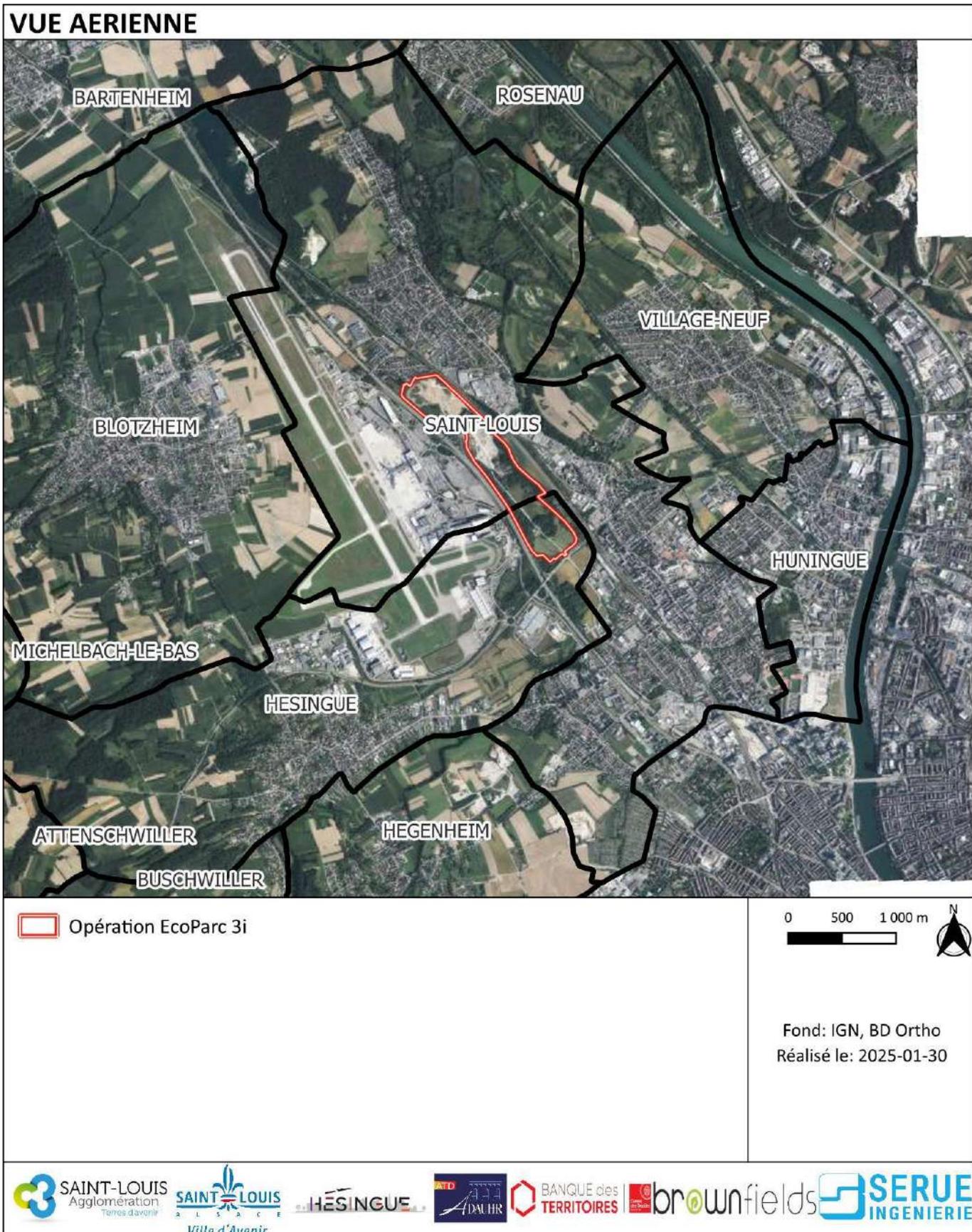


Figure 36 : Situation géographique du projet

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.

5.2.1.1 - 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 Saint-Louis et de Héisingue. 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, ...).

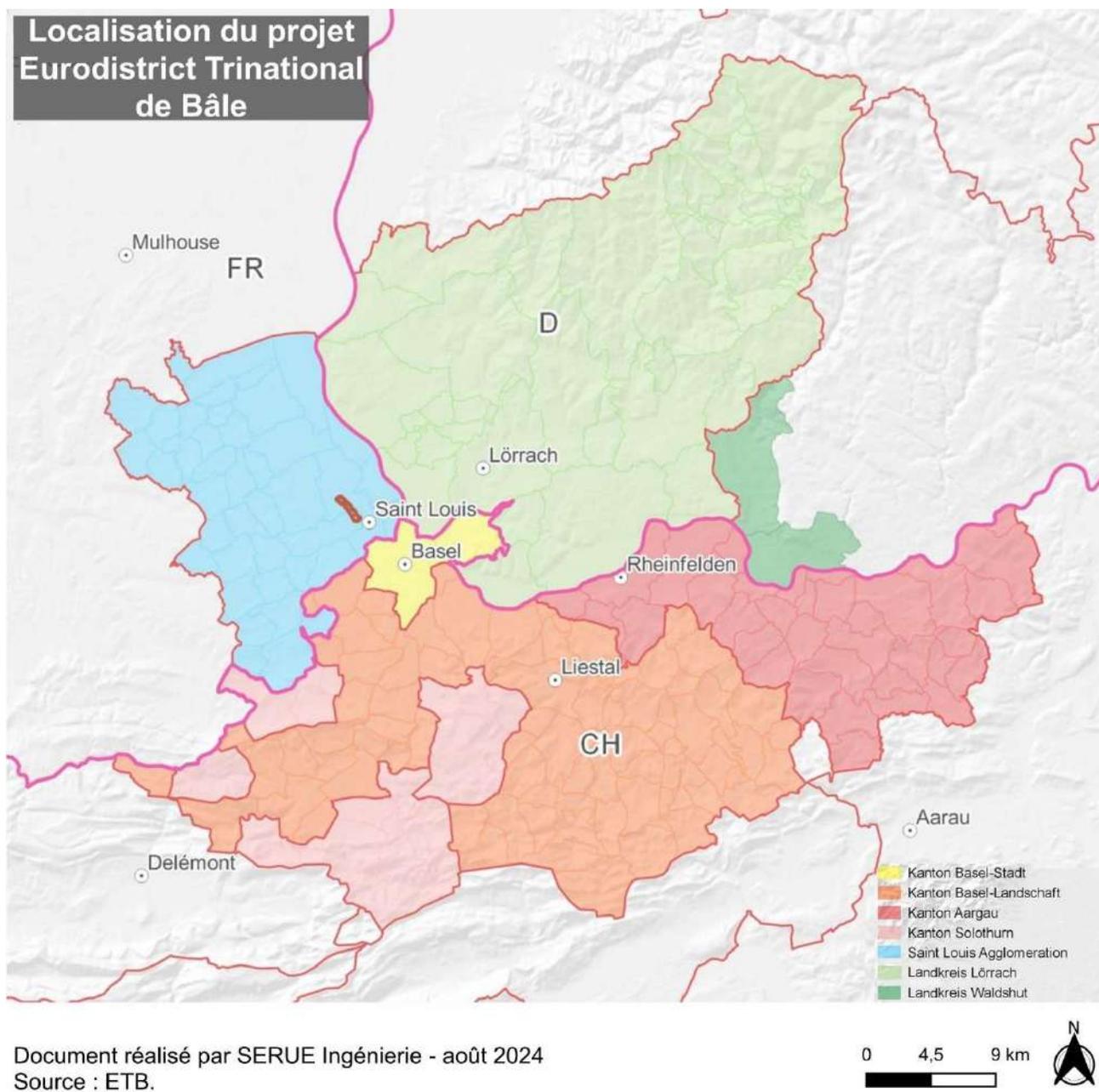


Figure 37 : Localisation du projet au sein de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (Source : Site ETB)

5.2.1.2 - 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.

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.

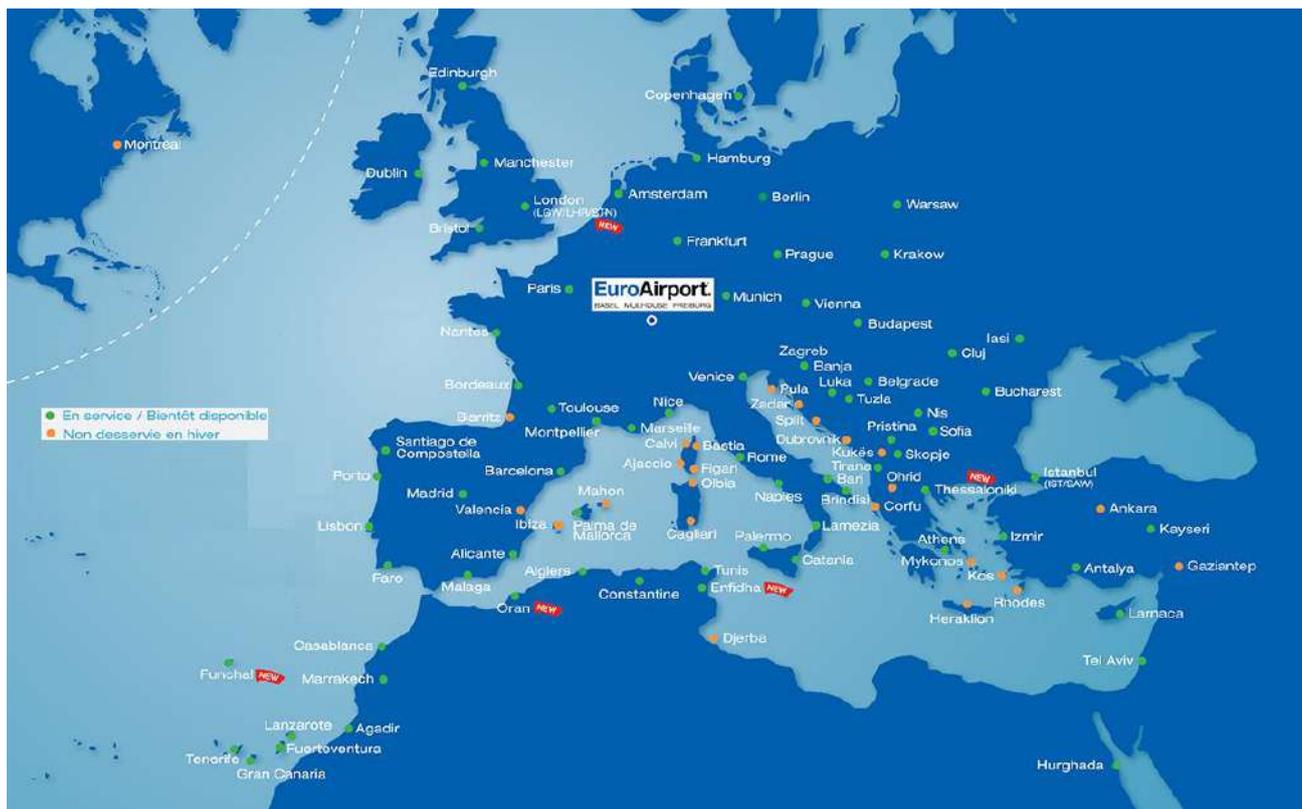


Figure 38 : Carte du réseau de l'EuroAirport

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.

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.

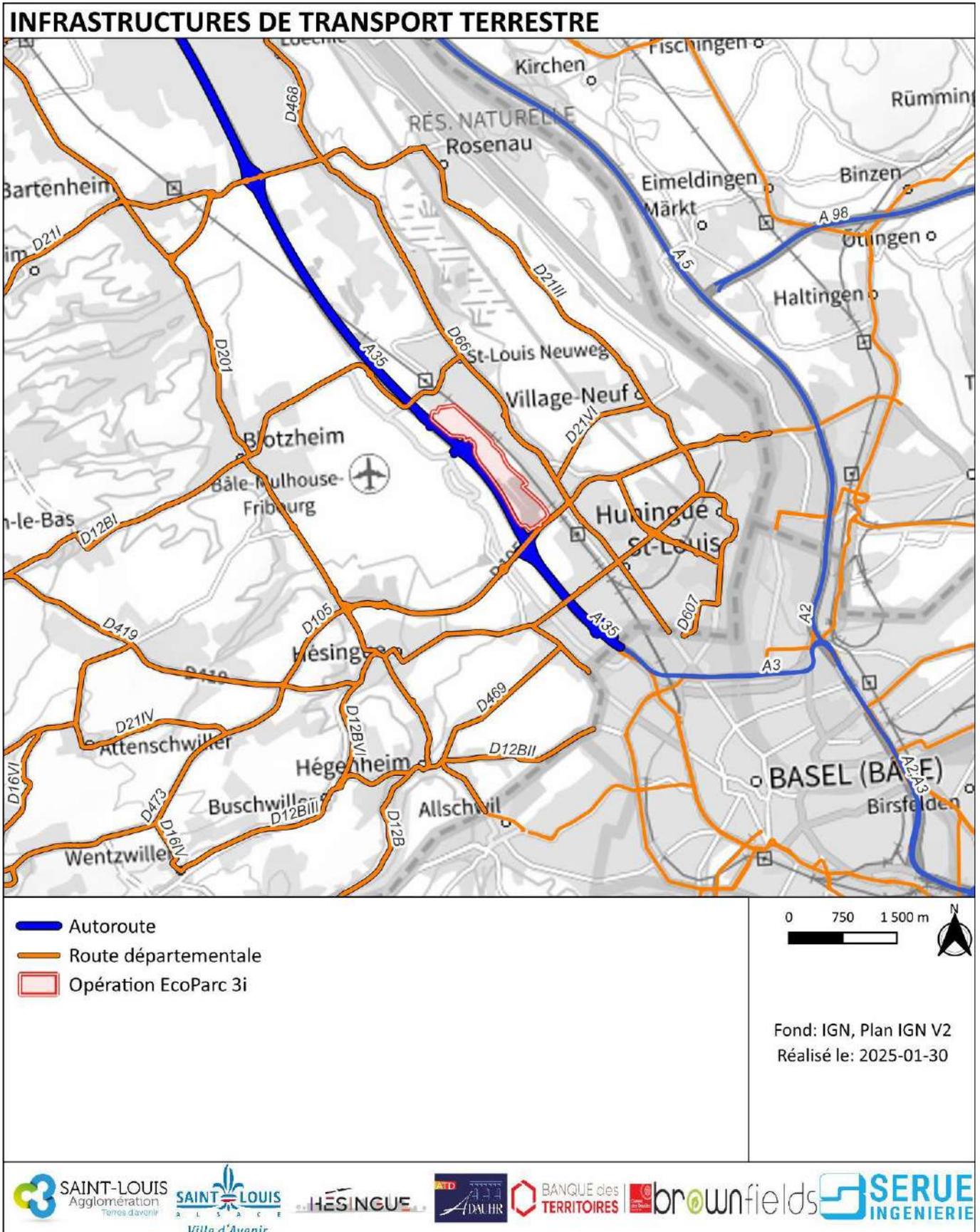


Figure 39 : Réseaux routiers à proximité du projet

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 la 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.

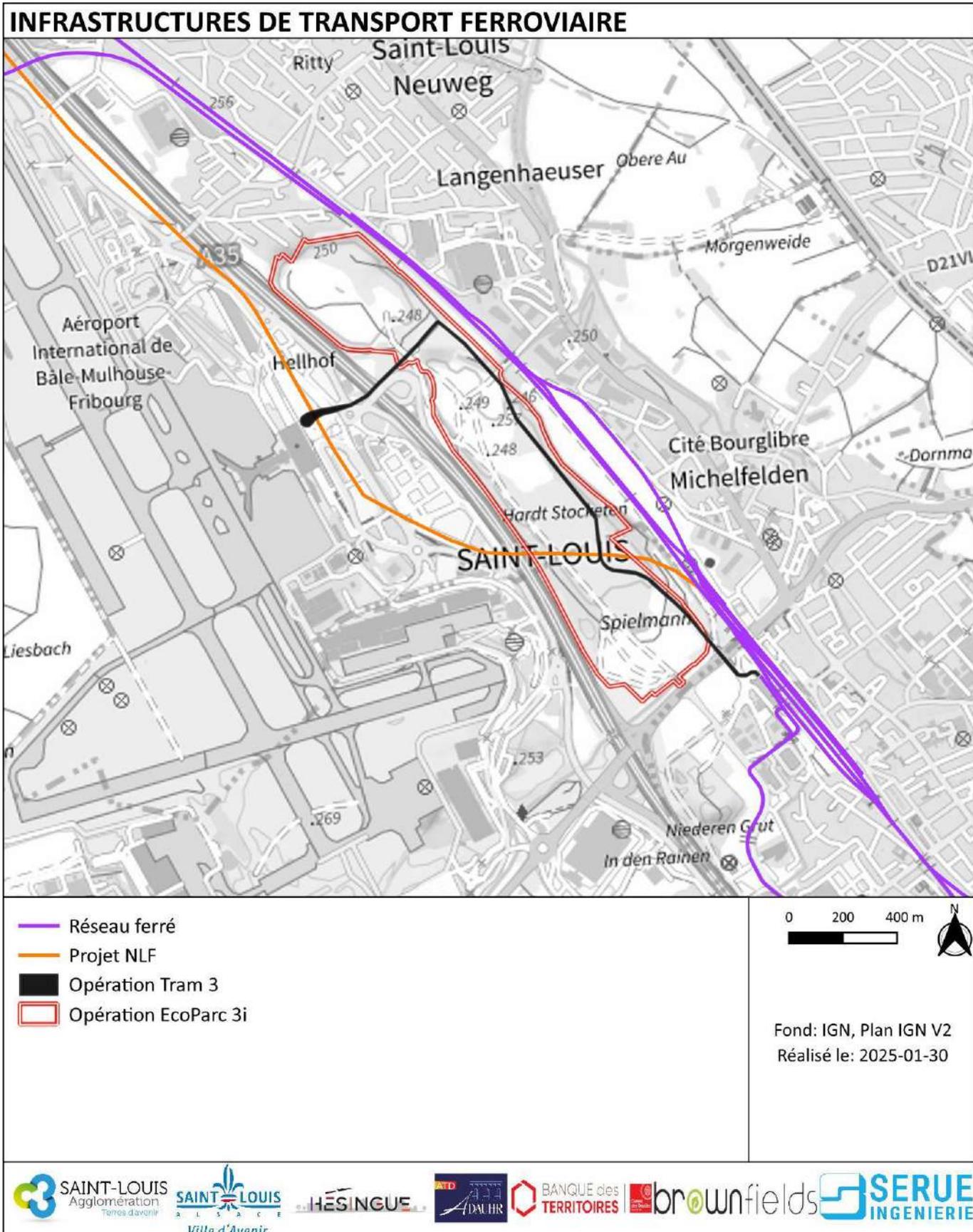


Figure 40 : Transport ferroviaire à proximité du projet

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.

5.2.1.1 - Un ancrage dans un maillage cyclable en développement

L'EcoParc 3i s'inscrit pleinement dans la dynamique de développement des mobilités douces portée par Saint-Louis 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.

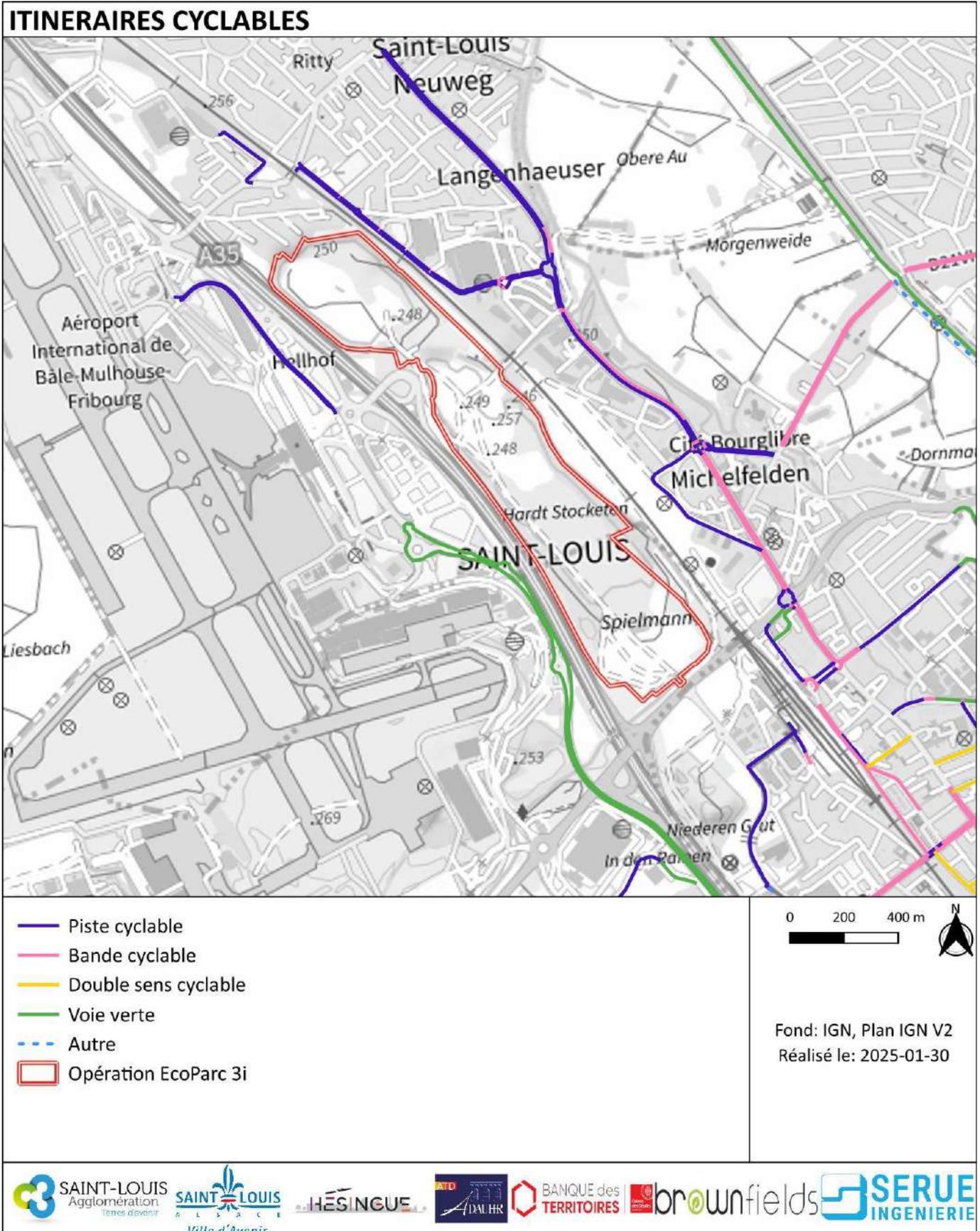


Figure 41 : Intégration du projet dans le schéma directeur cyclable de Saint-Louis Agglomération (Source SLA)

5.2.2 - Le développement économique pour les communes 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 Saint-Louis 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 Saint-Louis Agglomération, le site se positionne comme un moteur économique pour la réindustrialisation locale, en reconvertissant une ancienne friche d'extraction en un EcoParc 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 particulièrement attractif.

Ainsi, l'EcoParc 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.

5.2.3 - 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.

FRANCE 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

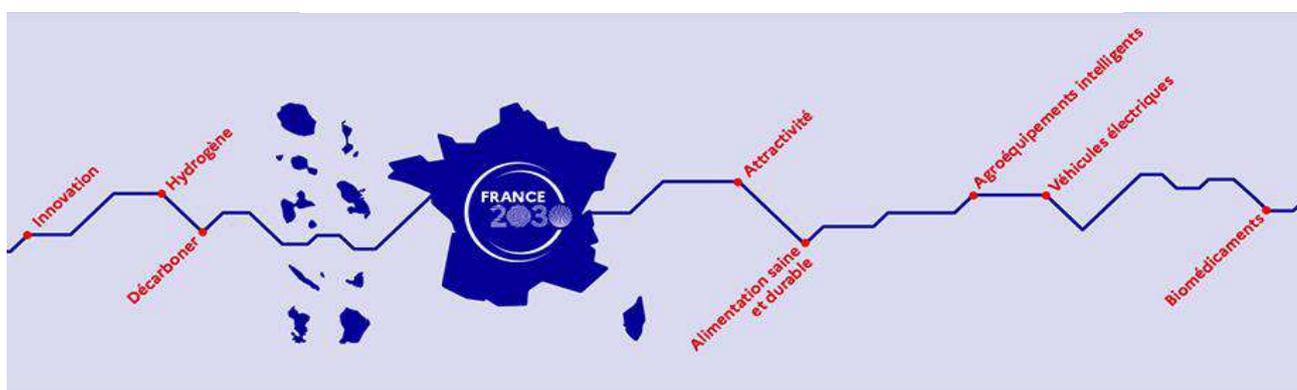


Figure 42: Objectifs de France 2030 (Source : Agence Nationale de Recherche)

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 de l'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.

5.2.3.1 - Les grands objectifs de l'aménagement du Technoport

Le projet EcoParc 3i (Innovation, Industrie, International), situé sur une friche d'extraction industrielle à Saint-Louis et Héringue, 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.

5.2.3.2 - 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 et leurs activités connexes ou complémentaires, des projets liés à l'innovation technologique tels que des campus numériques, des activités artisanales (PME / PMI). Aucune activité SEVESO ne sera autorisée sur l'emprise de la zone.

Le site traduit une vision d'aménagement inclusive et adaptée aux besoins des futurs travailleurs et de la communauté locale. Ses 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.

5.2.3.3 - 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.

5.2.4 - 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.

5.2.5 - 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.

5.3 - L'apport du projet pour la population

5.3.1 - 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.

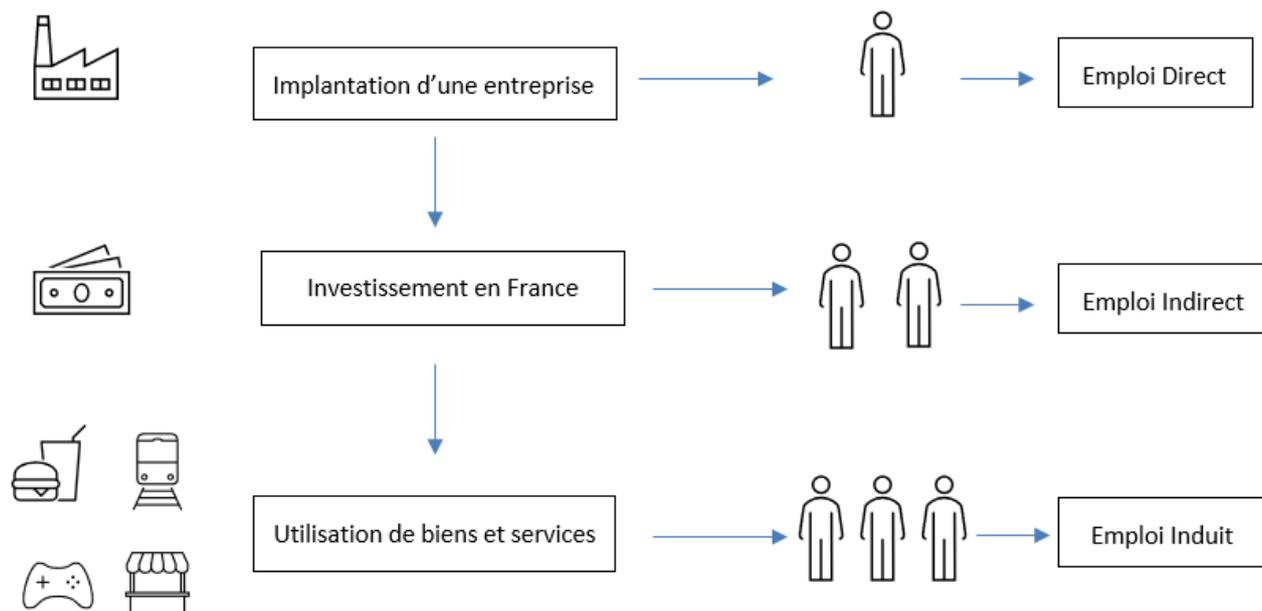


Figure 43 : Schématisation des interactions entre emploi Direct - Indirect - Induit (Source : INSEE – chiffres-clés de l'industrie en France)

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)

5.3.2 - 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 Saint-Louis 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.

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

5.4.1 - 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 du site. 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.

5.4.2 - 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.