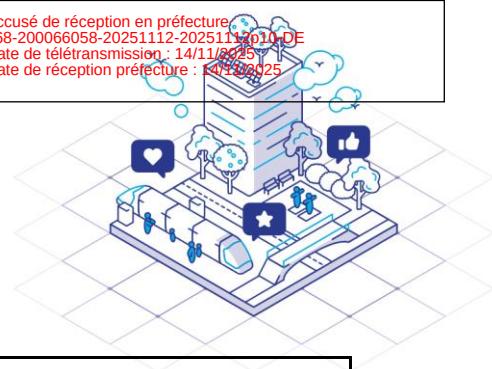




COLLECTIVITE TERRITORIALE



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

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

Concertation préalable – Projet, Plans, Programmes,
Bilan de la concertation

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI	VERIFIE
0	03/04/2025	Première diffusion	CB	HMO
1	24/10/2025	V2	OG	

--

SOMMAIRE

1 - RAPPEL DE L'APPROBATION DES OBJECTIFS POURSUIVIS ET DES MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE.....	3
1.1 - Rappel du contexte et des objectifs de l'opération EcoParc 3i	4
1.2 - Rappel des modalités de la concertation.....	7
2 - BILAN DE LA CONCERTATION	8
2.1 - Détails des remarques reçues et réponses apportées :	10
2.2 - Les réponses apportées aux observations et préoccupations formulées par le collectif CAPS/Alsace Nature et « assoce verte » 12	
3 - CONCLUSION.....	22
4 - ANNEXES.....	23

LISTE DES ANNEXES

Annexes 1.	Compte-rendu de la réunion publique de concertation du 27/02/2025	24
Annexes 2.	Support de présentation du projet (Affiche A0)	24
Annexes 3.	Support de présentation de la réunion publique	24
Annexes 4.	Avis reçus dans le cadre de la concertation publique	24
Annexes 5.	Pièces justificatives	24

1 - RAPPEL DE L'APPROBATION DES OBJECTIFS POURSUIVIS ET DES MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE

Pour mémoire, la reconversion de la friche du TECHNOPORT – Projet « EcoParc 3i » nécessite la mise en œuvre d'une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Saint-Louis Agglomération, du PLU de Saint-Louis et du PLU de Héringue.

En application de l'article L.103-2 du Code l'urbanisme, les mises en compatibilité du SCoT et des deux PLU étant soumises à évaluation environnementale, et le projet étant susceptible d'affecter de manière notable l'environnement au sens de l'article L122-1 du Code de l'environnement, une concertation préalable associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, est menée sur les procédures d'évolution de ces documents d'urbanisme, et sur le projet.

Par délibération du 13 novembre 2024, le Conseil de Communauté de Saint-Louis Agglomération a approuvé les objectifs poursuivis par le projet d'intérêt général EcoParc 3i, et a défini les modalités de concertation préalable. Cette délibération a marqué le lancement de la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du SCoT de Saint-Louis, du PLU de Héringue, et du PLU de Saint-Louis.

1.1 - Rappel du contexte et des objectifs de l'opération EcoParc 3i

1.1.1 - Contexte de l'opération projetée

1.1.1.1 - Un projet au sein d'une agglomération trinationale européenne

Le projet s'inscrit au cœur de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle (ETB), 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.

1.1.1.2 - 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 Héringue. 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, ...).

1.1.2 - Un objectif d'intérêt général du projet EcoParc 3i : Innovation, Industrie, International.

Le projet d'EcoParc 3i (Innovation, Industrie, International) est stratégiquement situé au sein de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, une zone qui représente un carrefour entre la France, la Suisse et l'Allemagne, favorisant une coopération transfrontalière unique en Europe. Il se situe à l'Est de l'EuroAirport, sur les bords des communes de Saint-Louis et de Héisingue, terrain historiquement occupé par d'anciennes activités extractives. Une partie du site est aujourd'hui classée en friche industrielle.

Sa position géographique le place 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 Technoport rebaptisé EcoParc 3i, est l'une des infrastructures clés qui confère au site un avantage concurrentiel significatif. Cette localisation permet de tirer parti des spécificités économiques, fiscales et culturelles des trois pays.

Ce projet s'inscrit dans une stratégie de développement durable et de valorisation des friches industrielles, en lien avec les objectifs de France 2030, pour fournir un espace aménagé et accessible aux entreprises souhaitant s'implanter dans la région. En transformant cette friche en un espace industriel moderne et respectueux de l'environnement, le projet participe à la lutte contre l'artificialisation des sols, un enjeu clé pour un développement durable. Cette régénération urbaine permet également de valoriser des terrains qui, autrement, seraient restés en déshérence, représentant ainsi une réponse efficace à la rareté du foncier disponible pour des projets industriels.

En fournissant un espace où les entreprises peuvent s'établir rapidement avec des infrastructures déjà en place, le projet permet aux entreprises locales de se développer sans avoir à investir dans des aménagements initiaux coûteux. Cette offre de lots prêts à l'emploi, associée à des démarches administratives simplifiées, est un argument fort pour les entreprises locales qui souhaitent se moderniser et accroître leur compétitivité sur les marchés nationaux et internationaux.

1.1.2.1 - Les grands objectifs de l'aménagement du Technoport

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

1.1.2.2 - 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. 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.

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, pourrait 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 industrielle, 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.

1.1.2.3 - 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 industrielle 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 Trinational 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 permettrait 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. 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 exemplaire 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.

1.1.2.4 - Objectifs paysagers et architecturaux

L'intégration paysagère et architecturale est au cœur du projet. Une grande partie des espaces boisés seront conservés et de vastes espaces verts et naturels sont prévus permettant d'affirmer la volonté de créer une véritable intégration du site, notamment le long de l'autoroute A35, transformant cette entrée de ville en un ensemble alliant de manière exemplaire nature et développement urbain. Les talus végétalisés existants seront préservés, pour partie, afin de réduire naturellement les nuisances sonores liées à la proximité de l'A35.

1.1.2.5 - L'environnement au cœur de la conception du projet

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 le point de départ de la réflexion menée dans le cadre de l'aménagement du site. Les opérations de préservation, de restauration et de renaturation écologiques témoignent d'un engagement pour la protection des ressources locales et la préservation de la biodiversité.

En incorporant des espaces verts et des réseaux écologiques, le projet favorise l'implantation d'industrie 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.

Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation ont ainsi été précisés par SLA en sa qualité d'EPCI qui s'est prononcé sur l'intérêt général du projet Ecoparc 3i au titre de sa compétence en matière de développement économique. SLA est également compétente pour la procédure d'évolution du SCoT, au titre de sa compétence SCoT, et porte également les dossiers de mise en compatibilité des deux PLU dans le cadre de la procédure de déclaration de projet (dossiers de mises en compatibilité des PLU qui seront proposés à l'approbation des deux communes concernées).

La concertation est ouverte depuis le 13 novembre 2024 et continuera de courir jusqu'à sa clôture, avant le démarrage de la phase d'enquête publique.

1.2 - Rappel des modalités de la concertation

Par la même délibération du 13 novembre 2024, le Conseil de communauté a défini les modalités de la concertation, et a autorisé le Président à prendre toute mesure nécessaire à la mise en œuvre des modalités de la concertation susvisée.

Les modalités de concertation sont les suivantes :

- Les éléments des dossiers de déclaration de projet et de mise en compatibilité du SCoT et des deux PLU sont tenus, au fur et à mesure de l'avancement du projet, à disposition des habitants, des associations locales et des autres personnes concernées sur le site internet de l'agglomération de Saint-Louis, ainsi que, via un lien, sur les sites internet des communes de Saint-Louis et de Héringue ;
- Le dossier papier dossier présentant l'opération d'aménagement et le dossier de la déclaration de projet est mis à disposition aux heures d'ouvertures des mairies de Saint-Louis et Héringue et du siège de Saint-Louis Agglomération ; et s'enrichit au fur et à mesure de son avancement ;
- Il est également prévu l'affichage de supports présentant l'opération d'aménagement aux heures d'ouvertures des mairies de Saint-Louis et Héringue et du siège de Saint-Louis Agglomération ;
- Une réunion publique est organisée. Elle est ouverte à tous les habitants de l'Agglomération, aux professionnels du monde économique et à toute personne intéressée.

Pendant toute la durée de la concertation, les dossiers restent accessibles au public et sont complétés par tout nouvel élément ou acte de procédure (avis MRAE, mémoire en réponse, compte-rendu de la réunion d'examen conjoint, etc.).

En outre, le public est invité à formuler ses observations et propositions via les moyens suivants :

- Par courrier et courriel aux adresses suivantes :
 - Courrier : M. le Président de Saint-Louis Agglomération
Place de l'Hôtel de Ville
CS 50199
68305 SAINT-LOUIS CEDEX
 - Courriel : concertationADT@agglo-saint-louis.fr
- Dans un registre de concertation mis à disposition avec le dossier papier aux horaires d'ouvertures du siège de Saint-Louis Agglomération.

Le public sera informé de la tenue de la concertation (y compris la réunion publique) par voie de presse ainsi que sur les sites internet de Saint-Louis Agglomération et des communes de Saint-Louis et Hésingue.

Le présent bilan a été établi à la clôture de la concertation et constitue l'annexe à la délibération du Conseil de Communauté du 12 novembre 2025. Ce bilan définitif, conformément à l'article L300-2 et L103-6 du code de l'urbanisme, sera joint au dossier d'enquête publique.

2 - BILAN DE LA CONCERTATION

Le tableau suivant retrace la mise en œuvre des différentes modalités de concertation telles qu'elles ont été définies par le Conseil de communauté et réalisées pendant la période du 13/11/2024 au 31/10/2025:

MODALITES DE CONCERTATION	MOYEN MIS EN ŒUVRE	DATE DE L'EVENEMENT
Supports de communication et dossier présentant l'opération d'aménagement et la procédure de déclaration de projet	Au fur et à mesure de l'avancement du dossier, les documents présentant le projet et constituant le dossier de déclaration de projet ont été mis à disposition au siège de SLA et dans les mairies de Saint-Louis et Héringue. Il a été enrichi au fur et à mesure de l'avancement des études.	Depuis le 14/11/2024
Création d'une page spécifique sur le site internet de SLA	Une page spécifique relative au projet d'EcoParc 3i, et à la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du SCoT et des deux PLU a été créée tout au début de la concertation. Cette page comprend en version dématérialisée les documents présentant le projet et constituant le dossier de déclaration de projet au fur et à mesure de l'avancement des études	Depuis le 19/11/2024
Consignation des observations et propositions du public	Une adresse mail a été ouverte pour recueillir les observations et propositions du public (concertationADT@agglo-saint-louis.fr) Une registre est mis à disposition avec le dossier papier aux horaires d'ouverture du siège de Saint-Louis Agglomération Une adresse postale est disponible pour les contributions via un courrier adressé au Président de Saint-Louis Agglomération. Les observations du public sont recueillies et consignées par voie postale, par mail, dans le registre, ainsi qu'à l'occasion des réunions publiques.	Depuis le 13/11/2024
Invitation à la réunion publique sur le site internet de Saint-Louis Agglomération	La réunion a été annoncée par voie d'annonce légale (insertion presse) ainsi que via le site internet de Saint-Louis Agglomération et des mairies de Héringue et de Saint-Louis, sur les réseaux sociaux, dans les infos Intramuros de Saint-Louis Agglomération et des communes de Héringue et de Saint-Louis	04/02/2025 : Site internet Saint-Louis Agglomération et mairies 06/02/2025 : Réseaux Sociaux 11/02/2025 : affichages Saint-Louis Agglomération et mairies 12/02/2025 : Info sur Intramuros Saint-Louis Agglomération et mairies 22/02/2025 : Parution Presse
Information sur le contenu de la réunion avant sa tenue	SLA a procédé à la mise en ligne de l'ordre du jour de la réunion publique.	07/02/2025

Réunion publique n°1 : échanges sur le projet d'aménagement et la déclaration de projet	La réunion publique s'est tenue le 27 février 2025 à 18h30 au foyer de Saint-Louis – 59 rue de Mulhouse	Le 27/02/2025
Mise à disposition du compte-rendu des échanges de la réunion publique	SLA a procédé à la mise en ligne des documents supports de la concertation. Un compte rendu de la réunion retraçant les échanges ayant eu lieu pendant cette dernière a également été publié sur le site internet	Depuis le 04/03/2025

Les supports de présentation ainsi que le compte rendu de la réunion publique sont joints en annexe au présent bilan. L'ensemble des documents intéressant le projet et mis à disposition du public en ligne sont restés accessibles jusqu'à la clôture de la concertation.

Les contributions du public restent modestes au regard de l'ampleur du projet. Elles sont recensées dans le tableau ci-dessous et les réponses sont développées dans les pages suivantes :

MOYEN	TYPE DE PARTICIPATION	RESUME DE LA CONTRIBUTION	NOMBRE TOTAL
Observations recueillies par mail	Contribution spontanée – n°1	<i>Demande de création d'une liaison routière entre l'échangeur de l'aéroport sur l'A35 et le secteur commercial "Leclerc"</i>	5
	Contribution spontanée – n°2	<i>Demande d'informations sur le projet (planning, constructions...)</i>	
	Contribution spontanée – n°3	<i>Avis favorable de l'ADIRA sur le projet</i>	
	Contribution spontanée – n°4	<i>Avis de l'association « Assoce Verte » sur le projet</i>	
	Contribution spontanée – n°5	<i>Avis du collectif CAPS / Alsace Nature</i>	
Observations recueillies par mail (hors adresse mail)	Contribution spontanée – n°6	<i>Raccordement au réseau de chaleur</i>	1
Observations recueillies dans le registre de concertation	/	/	0
Réunion publique du 27 février	Présence à la réunion	/	30 personnes
Réunion publique du 27 février	Contribution dans le cadre de l'organisation de la réunion	Post-it (ce que je souhaiterais, ce que je crains) -> Le compte rendu détaillé de la réunion publique est disponible en annexe du présent bilan intermédiaire.	52 contributions

Les questions et remarques recueillies lors de la réunion publique du 27 février 2025 ainsi que les contributions transmises par courriel ont été analysées au regard des ambitions du projet.

2.1 - Détails des remarques reçues et réponses apportées :

2.1.1 - Contribution n°1

« Bonjour,

Dans le cadre de la concertation publique sur le projet PROJET D'ECOPARC 3i, je vous prie de considérer la proposition suivante :

Mise en place d'une liaison routière efficace entre l'échangeur de l'aéroport sur l'A35 et le secteur commercial "Leclerc" pour désengorger la rue de Mulhouse à Saint-Louis (voir PJ).

Cette liaison devra aussi proposer des voies séparées pour les voitures, cycles et piétons. »



Réponse :

L'aménagement de la zone ne prévoit pas pour l'instant la réalisation d'une telle connection routière, uniquement douce. Néanmoins, les emprises ont été maintenues pour ne pas compromettre la réalisation de cette jonction à l'avenir.

2.1.2 - Contribution n°2

« Je m'intéresse du projet ecoparc 3i et le planning.

J'habite 12 rue des Mimosas, 68300 Saint-Louis alors dans la dernière maison juste avant la carrière.

Je voudrais savoir s'il y a déjà un planning pour l'avenir ? Il y a des constructions dans la carrière et d'où est-ce qu'ils sont situés dans la carrière ? Il y a des bâtiments aussi et si oui quoi exactement ?

Pouvez-vous me fournir plus des informations svp?

Ensuite je voulais vous informer qu'il y avait une femme la semaine dernière pour mesurer le bruit des camions mais par incident il y avait aucun camion dans la carrière le jour qu'elle a mesuré. La maintenant il ya toute la journée des camions qui font un énorme bruit. »

Réponse :

Le calendrier envisagé prévoit que les procédures de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du SCoT de Saint-Louis Agglomération et des PLU de Saint-Louis et de Hélingue vont être approuvées courant février 2026 par les collectivités concernées. S'en suivra la délivrance des permis d'aménager et, après le respect des délais réglementaires, les travaux pourront commencer dès le 2^{ème} semestre 2026 avec l'accueil des premières entreprises fin 2027.

Concernant la localisation des futures constructions, nous invitons le demandeur à prendre connaissance des permis d'aménager, aussi en consultation, qui permettent de situer avec précision les futurs terrains de construction.

2.1.3 - Contribution n°3

L'ADIRA a formulé un avis positif et affirme son soutien au projet qu'il juge structurant pour le développement économique de l'Alsace, permettant la valorisation d'un site d'exception à la croisée des infrastructures et de la Suisse et de l'Allemagne, et soulignant une approche exemplaire, respectueuse de l'environnement et des paysages, intégrant parfaitement une démarche rigoureuse de compensation environnementale.

2.1.4 - Contributions n°4 et 5

Ces deux avis étant très détaillés et se rejoignant sur plusieurs points, il a été décidé de les analyser communément.

La présente partie a pour objectif d'apporter des éléments de réponse circonstanciés à ces remarques, en s'appuyant sur l'expertise écologique mobilisée pour l'évaluation du projet. Elle vise à clarifier les enjeux environnementaux soulevés, à préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues, et à expliciter les choix retenus lors de la conception du projet. Cette démarche s'inscrit dans un souci de transparence, de dialogue et de rigueur afin de garantir que le projet réponde à la fois aux impératifs de développement territorial et aux exigences de préservation de la biodiversité et des ressources naturelles.

2.2 - Les réponses apportées aux observations et préoccupations formulées par le collectif CAPS/Alsace Nature et « assoce verte »

2.2.1 - Création d'emplois / Transports

2.2.1.1 - Observations et préoccupations soulevées

Collectif CAPS/ALSACE NATURE : Le projet met en avant le point positif qu'offrent les emplois de proximité par la réduction des déplacements domicile - travail. Cependant cet effet positif sur le climat est contré par le projet 5A3F de réaménagement et d'élargissement de l'A35 et de la RD105 dimensionnées pour accueillir 9 millions de visiteurs du site par an (8-synthèse des incidences p40). L'activité aéroportuaire sera également augmentée pour desservir le site.

« Assoce verte » : Si dans le dossier que l'on peut consulter il y a des chiffres complètement erronés c'est sur ce sujet. Il est écrit que l'on prévoit une augmentation du trafic routier de 1,1 % (page 15 de l'avis délibéré par l'Autorité environnementale) par an. La commune de Saint Louis a annoncé en 2022 qu'à l'horizon 2026 la commune franchirait le cap des 25 000 habitants alors qu'en 2020 la population était encore de 21 000. Une augmentation de quasiment 20% en

5 ans mais le trafic routier n'augmente que de 1,1 % par an voir seulement 0,2% sur la RD 105. Nous sommes heureux de découvrir que tous les nouveaux habitants sont piétons. Plus sérieusement avant de se lancer dans des projets pharaoniques il faudrait avoir le courage de voir la vérité en face. Avec la suppression de la gare de Saint Louis Neuweg le problème des routes engorgées ne va pas se réduire. Nous demandons qu'en complément de ce projet Saint Louis agglomération terre d'avenir lance une réflexion sérieuse sur les transports en commun dans la région. Un groupe de travail composé d'habitant et d'utilisateur des transport en commun doit être crée pour piloter cette réflexion. A ce jour tous les projets de transport en commun sont faits et décidés par des élus qui n'ont que le souci du financier et non pas de l'efficacité. Si ces gens-là prenaient une fois de temps à autre les transports en commun ils découvriraient ce que sont des transports en commun et a quoi ils servent.

2.2.1.2 - Les éléments de réponse apportés

Effectivement, le projet 5A3F a été initialement dimensionné pour répondre à l'ancien projet du Technoport. La présente concertation a pour objet la nouvelle vocation industrielle du site de l'EcoParc 3i, et non plus la vocation commerciale. Ce changement de vocation de la zone modifie les incidences sur le trafic, d'où l'actualisation des données dans l'étude d'impact présentée.

Dans le futur projet global Euro3Lys sont prévus la création de pistes cyclables ainsi qu'un nouvel aménagement destiné à permettre la mise en place ultérieur d'un transport en commun en site propre sur la partie Ecoparc 3i. Ce projet s'intègre dans le maillage de déplacements doux destiné à favoriser les nouvelles mobilités à l'échelle de l'agglomération. De plus, une réflexion de Plan de Déplacement et de Mobilité simplifié est menée par Saint-Louis Agglomération. Elle permettra de faire évoluer la stratégie de déplacements dans les prochaines années et d'y associer à un plan d'actions à même de prendre en compte l'évolution des besoins.

2.2.2 - Qualité de l'air

2.2.2.1 - Observations et préoccupations soulevées

Collectif CAPS/ALSACE NATURE : Le site, privé des 2/3 de sa végétation verra sa qualité de l'air encore dégradée du fait de l'augmentation de l'activité de l'aéroport, de l'augmentation du trafic routier entraîné par le projet 5A3F et des pollutions induites par l'activité industrielle.

2.2.2.2 - Les éléments de réponse apportés

L'augmentation de la fréquentation de l'aéroport n'est que très peu liée à l'EcoParc 3i, les industries amenées à s'implanter sur l'emprise de l'ECOPARC 3i respecteront les objectifs fixés par les dispositions nationales et européennes en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre.

L'implantation de nouvelles industries, en France et sur un territoire proche permet de réduire les distances parcourues par les marchandises proposées. La consommation au plus près du lieu de production reste, en outre, un moyen efficace de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

2.2.3 - Pollution sonore

2.2.3.1 - Observations et préoccupations soulevées

Collectif CAPS/ALSACE NATURE : La mise à jour de l'Evaluation Environnementale stipule que l'impact sonore de l'activité industrielle est faible car dilué dans le bruit généré par l'aéroport. Cette analyse est contestable car les décibels ne se diluent pas, ils s'additionnent. Le projet mettra les futurs employés du site dans un environnement soumis à une forte pollution de l'air et à de fortes nuisances sonores.

« **Assoce verte** » : Ce sujet est toujours traité de la même façon, on parle d'une augmentation marginale de la pollution sonore. Souvent exprimé en pourcentage ce chiffre frôle rarement les 10 % mais ce qui n'est jamais pris en compte c'est que ces 10 % viennent se rajouter au pourcent de l'enquête précédente qui eux s'étaient déjà ajouté au pourcent de l'enquête précédente. Si l'on peut mettre une photo aérienne de 1956 dans un dossier il doit être possible d'utiliser des données sur la pollution sonore passée et l'on constaterait un doublement voire un triplement de la pollution sonore en moins de 20 ans.

Nous demandons qu'enfin soit pris en compte les véritables chiffres de la pollution sonore celle que vivent au quotidien les habitants de la région des 3 frontières depuis 20 ans et que les chiffres de l'augmentation soit calculé sur des bases correctes et franches.

2.2.3.2 - Les éléments de réponse apportés

Les remarques concernant l'impact sonore du projet EcoParc 3i ont été attentivement étudiées. Les résultats des études acoustiques permettent d'apporter plusieurs précisions et rappellent que l'ambiance sonore globale avec le projet a été caractérisée comme n'évoluant pas de façon notable.

Phase de chantier :

Les principales sources de bruit identifiées proviendront des engins d'extraction (75 à 100 dB(A)), des engins de chantier (80 à 100 dB(A)) et des engins de transport (80 à 95 dB(A)). Même dans une hypothèse particulièrement pessimiste (un engin de 100 dB(A) et dix engins de 85 dB(A) en fonctionnement simultané), le niveau sonore global atteint seulement 100,2 dB(A). La propagation entraîne une atténuation rapide (8 à 10 dB(A) par doublement de distance). Compte tenu de l'éloignement des premières habitations et de la présence d'un bruit ambiant fort lié à l'aéroport et à l'autoroute, les nuisances de chantier sont temporairement modérées et sans impact significatif sur les riverains.

Phase d'exploitation :

Les modélisations acoustiques à l'horizon 2030 et 2050, de jour comme de nuit, concluent à une absence d'augmentation significative des niveaux de bruit au droit des habitations. Seule la nouvelle desserte interne du parc induit une élévation localisée des niveaux sonores, limitée à son linéaire immédiat, sans incidence sur les quartiers voisins. Les seuils réglementaires pour les infrastructures nouvelles sont respectés, confirmant qu'il n'y aura pas d'évolution notable du climat sonore global.

Mesures ERC spécifiques :

Plusieurs mesures viennent renforcer la maîtrise des nuisances :

- **Adaptation des horaires de travaux** : les activités les plus bruyantes seront limitées aux plages diurnes afin d'éviter toute gêne nocturne ;
- **Écrans acoustiques et merlons végétalisés (R2-2-z-9)** : des dispositifs antibruit naturels seront installés en périphérie du site. Ces aménagements seront complétés par des haies denses et des alignements d'arbres composés d'essences locales, qui limiteront la propagation des nuisances tout en favorisant la biodiversité et l'intégration paysagère ;
- **Suivi de conformité en phase chantier** : contrôle du respect des normes d'émission sonore des engins, arrosage régulier des pistes pour limiter poussières et vibrations, et possibilité pour le maître d'ouvrage d'interrompre les travaux en cas de non-conformité ;
- **Surveillance post-opérationnelle** : un suivi acoustique sera réalisé afin de vérifier la conformité des niveaux sonores réels et, si nécessaire, ajuster les dispositifs.

Conclusion :

Le projet EcoParc 3i s'inscrit dans un environnement où le bruit est dominé par l'aéroport et l'autoroute. Les études montrent que ni la phase de chantier (temporaire) ni la phase d'exploitation (permanente) ne provoqueront de

dégradation notable de l'ambiance sonore. Les mesures ERC prévues garantissent une maîtrise des nuisances et contribuent à préserver la qualité de vie des riverains et des employés sur le site de l'EcoParc 3i.

2.2.4 - Impact climatique

2.2.4.1 - Observations et préoccupations soulevées

Collectif CAPS/ALSACE NATURE : (P24-7.3.1.1 EE-PLU Saint-Louis-déclaration de projet) La transformation de la zone 2Aub, précédemment dédiée à des activités de loisirs, en une zone 1Aut à vocation industrielle, entraîne des incidences en termes d'impact climatique. (P24-7.3.1.2) En tant que zone de loisirs, la 2Aub offrait une résilience climatique notable grâce à ses espaces végétalisés et perméables. Ces derniers contribuent à limiter les îlots de chaleur urbains par évapotranspiration et à absorber les eaux pluviales, réduisant ainsi le ruissellement et les risques d'inondation. [...] l'artificialisation des sols par les bâtiments, parkings et routes est susceptible de favoriser la formation d'îlots de chaleur et limite l'infiltration des eaux. Le projet aura une incidence négative sur le climat. En effet la destruction des arbres et des espaces de nature ainsi que l'artificialisation des sols entraîneront la diminution de la captation du carbone alors que l'activité industrielle augmentera les émissions de gaz à effets de serre et augmentera les besoins énergétiques.

2.2.4.2 - Les éléments de réponse apportés

Les mesures compensatoires sont dimensionnées et conformes à la réglementation.

Le suivi et la gestion de la compensation ex situ et in situ permet de garantir une compensation conforme et durable qui réduira l'impact climatique du projet...

Voici un rappel des éléments qui sont mis en place :

- Sites de compensations recréés avec modification de cultures de céréales en prairies
- Avec création et replantation de boisements fonctionnels
- Création de nouvelle zone naturelle au sein du site d'aménagement
- Maintien des espaces boisés en limite Est et Ouest du site de projet.

Sur l'ensemble de cet important site seuls 33 ha seront dévolus à l'implantation d'activités et destinés à l'accueil des entreprises, plus de 8 ha d'espaces paysagers seront maintenus dans les parcelles d'entreprises et environ 3,5 ha sont destinés aux espaces publics, incluant les nouvelles voiries, la piste cyclable, les trottoirs et plantations d'arbres le long de la voie.

Il convient de souligner que la nouvelle vocation proposée est de nature à réduire très significativement les déplacements en véhicules motorisés et concourt à la création d'un ensemble très largement dominé par des aménagements paysagers réduisant d'autant l'anthropisation imaginée antérieurement.

2.2.5 - Nature en ville

2.2.5.1 - Observations et préoccupations soulevées

Collectif CAPS/ALSACE NATURE : Le site représente un indispensable poumon vert de la ville de Saint-Louis. Il n'est pas indiqué pour accueillir des activités humaines car trop exposé aux nuisances sonores et à la pollution de l'air. La végétation fait tampon entre les habitations et l'aéroport. Il représente un inestimable patrimoine naturel, un incroyable réservoir d'espèces qui doit absolument être conservé dans un territoire déjà très artificialisé. Toutes les grandes villes ont de grands parcs urbains : Berne, Paris, Lyon, etc. Sans ces espaces verts, les villes deviennent irrespirables. Le site offre aux citoyens un accès à la nature de proximité. Nous avons tous besoin de nature. La disparition de ces sites naturels en ville augmente les déplacements réguliers vers les réserves naturelles et les parcs naturels du département qui souffrent de

surfréquentation. La réserve de la Petite Camargue sera dans les années à venir confrontée à un problème de surfréquentation aggravé par l'occupation du nouveau lotissement de Saint-Louis La Chaussée.

2.2.5.2 - Les éléments de réponse apportés

Concernant le rôle écologique et paysager du site : Le constat est partagé concernant l'intérêt de la végétation actuelle (tampon avec l'aéroport, réservoir de biodiversité, cadre de vie), même si l'activité historique d'extraction et de remblais, toujours en cours et autorisée ne revêt pas de caractère naturel ou de « poumon vert ».

Au regard de cet état initial, les principales mesures prises pour le projet sont :

En évitement et réduction :

- Maintien d'une partie significative des boisements périphériques.
- Création d'un écran végétal continu au nord, entre le site, l'autoroute et l'aéroport, avec une double fonction : barrière acoustique/atmosphérique + renforcement du maillage vert.
- Intégration de trames vertes internes au parc (haies, alignements d'arbres, espaces verts aménagés).

En termes de maintien de la fonction de "nature en ville" :

- Bien que le site change de vocation, une part importante de surfaces végétalisées est conservée ou recrée.
- Ces aménagements contribuent à limiter les îlots de chaleur, améliorer l'infiltration des eaux pluviales et offrir des continuités écologiques.

En ce qui concerne l'accessibilité et la pression sur les espaces naturels protégés :

- Le projet intègre des cheminements doux et des zones végétalisées accessibles, ce qui permet de proposer une nature de proximité et réduire la pression de fréquentation sur la Petite Camargue et les espaces naturels voisins.

Les espaces tampons en limite de zone résidentielle, en particulier la limite Nord, seront traités par un élargissement des plantations d'arbres, arbustes et espaces verts apportant un écran végétal doublé par rapport à l'écran existant actuellement.

La limite Est reste, par ailleurs, préservée par le projet EcoParc 3i, puisque située en-dehors du périmètre d'opération.

2.2.6 - Biodiversité

2.2.6.1 - Observations et préoccupations soulevées

Collectif CAPS/ALSACE NATURE : L'artificialisation impactera fortement la faune locale par la destruction des habitats (8-synthèse des incidences p37). Aucune mesure compensatoire n'est évoquée dans l'état actuel du dossier. Mais quelles mesures pourraient compenser la perte du milan royal, du crapaud calamite, du vanneau huppé nicheur, de l'azuré des Coronilles, du lapin de garenne, etc. ? Le site est un des derniers en Alsace propice à la nidification du vanneau huppé. La destruction de l'habitat de cette espèce entraînera une perte patrimoniale majeure. Il en va de la responsabilité de toute une région de préserver cette zone de nidification. Il en va de même pour nombre d'autres espèces. Le sort du lapin de garenne, disparu à 95% d'Alsace, est également compromis. Le projet prévoit de faibles mesures de réduction. Ces mesures n'empêcheront pas la destruction des habitats et la disparition des espèces emblématiques. La destruction des habitats d'espèces protégées est interdite par la loi. Les mesures de réduction ne permettent pas d'épargner les zones humides à fort enjeu au nord ni les riches prairies de fauche au sud-ouest, ni les pelouses sèches du centre présentant d'importants enjeux floristiques. Les cycles hydrologiques seront perturbés. L'interaction entre les différents réservoirs de biodiversité du territoire est menacée. La richesse du site ne se chiffre pas seulement par la présence d'un grand nombre d'espèces protégées mais également par le nombre élevé de taxons. P147-4.3.2.2.3.2.3 (Evaluation Environnementale maj. 2) Les deux opérations se situent dans un secteur à fort enjeu écologique, caractérisé par la présence de plusieurs ZNIEFF de type I et II, dont la Sablière Hardt Stocketen, incluse dans le périmètre d'opération de l'EcoParc 3i. La Sablière Hardt Stocketen

est un site remarquable : composé de gravières et de substrats graveleux secs, il offre des habitats thermophiles rares, servant de refuge pour des espèces protégées comme le Crapaud calamite, l'Œ dipode nordique et l'Épilobe à feuilles de romarin. La biodiversité y est riche, avec une faune variée et une flore remarquable. Ces ZNIEFF assurent la continuité écologique avec des sites proches, comme la Petite Camargue Alsacienne, qui héberge des habitats Natura 2000 et une faune diversifiée.

L'enjeu concernant la biodiversité est très fort, il dépasse largement les limites des deux communes, c'est un enjeu territorial voire régional.

« Assoce verte » : *Pour une partie de la faune et de la flore existant à ce jour sur le site, la création de nouveau site est envisagé afin que cette faune et cette flore puisse s'approprié ces nouveaux lieux avant que les biotopes utilisés pour l'instant ne soit détruit. Si seulement tout était aussi simple. Certaines espèces ne s'accommoderont jamais de ses nouveaux lieux où il leur faudra des années pour que ces « nouveaux » biotopes soit adaptés. Et puis l'on peut se poser la question : que reste-t-il de ces biotopes après le stationnement de prêt de 200 caravanes des gens du voyages avec tout leur cortège de détritus et de déjection humaine.*

Nous demandons que les milieux les riches en biodiversité à ce jour soit préservé car irremplaçable.

Nous demandons que la création des milieux de substitutions soit construit dès à présent car chaque jour compte en vue de la colonisation de ces milieux.

Nous demandons que dès à présent un inventaire soit réalisé afin de contrôler quelles espèces ont survécus au gens du voyage et surtout que soit tout de suite mis en place des mesures pour remettre en état le biotope existant pour donner une chance à tout une cohorte d'espèces malmenée encore et encore.

2.2.6.2 - Les éléments de réponse apportés

Les impacts du projet sont reconnus et notamment :

- La destruction partielle d'habitats naturels à fort enjeu (prairies sèches, zones humides, boisements, pelouses sèches).
- Les incidences fortes à très fortes sur plusieurs espèces protégées (milan royal, vanneau huppé, crapaud calamite, azuré des Coronilles, lapin de garenne).
- Le fait que la ZNIEFF « Sablière Hardt Stocketen » soit directement concernée, avec une perte importante d'habitats remarquables.

Le projet prévoit la mise en place de mesures d'évitement et de réduction :

- Conservation et gestion écologique de milieux naturels à forts enjeux écologiques (prairies, roselières, zones humides).
- Sauvegarde de stations végétales protégées (Scirpe mucroné, Rosier elliptique, etc.).
- Adaptation du calendrier des travaux pour protéger les périodes sensibles de reproduction.
- Encadrement des chantiers par un écologue et respect d'un cahier des clauses environnementales (limitation bruit, lumière, poussières).

Et de mesures compensatoires :

- Création et restauration de milieux de substitution (mares, habitats prairiaux, dispositifs anti-mortalité pour amphibiens en phase de travaux).
- Amélioration des corridors écologiques connectés aux réservoirs de biodiversité voisins (Petite Camargue Alsacienne, gravières).
- Gestion et suivi écologique à long terme : entretien des prairies, lutte contre les espèces invasives.

Ces éléments sont dimensionnés et mis en œuvre en respect des dispositions réglementaires en vigueur.

2.2.7 - Trame verte et bleue - Corridors écologiques

2.2.7.1 - Observations et préoccupations soulevées

Collectif CAPS/ALSACE NATURE : P158 EE Bien que les corridors C344 et C345 soient identifiés dans le SRCE comme étant en mauvais état, ce site est primordial pour les échanges est-ouest entre l'aéroport de Bâle-Mulhouse et la Petite Camargue Alsacienne mais aussi vers le nord et l'extrémité sud de la Forêt Domaniale de la Hardt.

« **Assoce verte** » : Quand l'on, parle de trame verte et bleu et que l'on décrit les ruisseaux du Liesbach et du Lertzbach comme partie intégrante voir comme partie majeur de ces trames, il faut une forte dose d'imagination pour y voir une trame bleue ou verte peu importe. Il suffit pour cela de consulter les pages 85 à 89 dudit document. Si certaines personnes y voient une rivière ou une haie nous y voyons du bitume et de grande surface en béton.

Aux vues de la situation actuelle le Lertzbach ne sera plus jamais une rivière digne de ce nom. Et ne peut être et ne pourra jamais être classé dans une quelconque trame bleue ou verte. Nous demandons qu'enfin cette vérité soit vue et que l'on arrête de travailler sur des documents qui n'ont aucune valeur car complètement éloignés de la vérité de terrain.

Et que dire du Liesbach. La soi-disant trame verte et bleue que cette rivière est sensée être comme point central d'une trame verte, l'élément majeur comme il est présenté n'est autre qu'un grand hachoir à viande. En moins de 5 kilomètres la faune qui devrait utiliser ce corridor pour sortir de la basse plaine de l'Au pour rejoindre les premières collines du Sundgau doit traverser :

- Une route départementale des/la plus fréquentée dans la région.
- puis soit pour une partie se faufiler par un tunnel de béton (photo page 94 et 95) pour passer sous les rails de la ligne chemin de fer à grande vitesse Bale/Mulhouse; ou pour d'autre carrément franchir la ligne de chemin de fer.
- de là il faut que la faune fasse un virage à 90° à gauche pour avoir quelque mètres de répit avant de franchir coup sur coup, la route d'accès au site de l'eco parc 3i puis une ligne de tram, ensuite la ligne de trains TER, de nouveau un tout petit peu de répit avant la pièce de choix l'autoroute A 35 d'ici là à 2 x 3 voies puis pour les survivants ils/elles font face au grillage de la route d'accès à l'aéroport suisse. Et si vraiment quelqu'un a franchis tous cela il ne lui reste plus que 3 bon kilomètres en slalom le long de la RD 105 pour enfin arriver sur la première « Coline Sundgauvienne ».

Pour notre association les Trames vertes C 344 et C 345 ne sont à ce jour plus que des traits sur le papier et leurs valeurs écologiques sont complétement utopique.

Nous demandons que cette partie du dossier soit complètement revus avec :

- construction d'un passage a faune sous la ligne de TGV digne de ce nom ;
- Création de 2 trames vertes sur le site de l'eco parc afin de permettre à la faune d'avoir la place nécessaire pour s'étendre et se reposer sur le site.
- création de plusieurs points de passage souterrains plus ou moins grand sous la route d'accès au site, sous la ligne de tram et sous la nouvelle ligne TER. Cela ne devrait pas être compliqué car ces axes de transport ne sont pas encore réalisés.
- enfin mise en place d'une passerelle a gibier enjambant l'autoroute A 35 et la route « internationale » suisse à 100 mètres au nord du pont de la RD 105

2.2.7.2 - Les éléments de réponse apportés

Concernant le contexte identifié :

- Les corridors C344 et C345 sont effectivement considérés comme dégradés dans le SRCE, mais leur rôle reste important dans la connectivité est-ouest (entre EuroAirport, Petite Camargue Alsacienne et Forêt de la Hardt).

- L'état actuel des cours d'eau (Liesbach, Lertzbach) reflète des contraintes fortes (urbanisation, infrastructures, discontinuités).

En termes d'état initial de l'étude d'impact :

- Le dossier reconnaît la fragilité des continuités écologiques et les obstacles successifs (routes, voie ferrée, autoroute, infrastructures aéroporaires).
- Les impacts du projet peuvent être jugés modérés à forts et sont intégrés dans un contexte déjà largement fragmenté.

Synthèse des mesures prévues :

- Préservation et renforcement de bandes végétalisées et boisées servant de relais écologiques internes au site de l'EcoParc 3i
- Création de trames vertes internes (haies, zones enherbées, corridors internes) permettant le repos, l'alimentation et les déplacements de la faune.
- Aménagements paysagers visant à reconnecter les réservoirs de biodiversité périphériques.

Pistes d'améliorations envisageables :

- Intégrer la conception des infrastructures de desserte (tram, accès routiers) dans une logique de passages à faune opportunistes (ex. buses hydrauliques élargies, passages techniques aménagés).
- Participation aux réflexions à l'échelle territoriale sur la restauration des corridors C344/C345, en cohérence avec les documents SRCE/TVB régionaux.

2.2.8 - Eaux souterraines

2.2.8.1 - Observations et préoccupations soulevées

« **Assoce verte** » : Les travaux font peser un risque majeur sur les nappes phréatiques de la région et donc sur la qualité de l'eau en général. Nous demandons que soit mise en place une commission de suivi spécialement dédiée au sujet de la protection de l'eau et que cette commission ait les pleins pouvoirs pour assurer la surveillance et surtout la sécurité des ressources en eau sous toutes leurs formes.

2.2.8.2 - Les éléments de réponse apportés

- La nappe rhénane constitue effectivement un enjeu majeur, aucune atteinte directe n'est prévue en raison de la profondeur importante qui la sépare du terrain d'aménagement. Les services de l'Etat sont engagés dans cette préservation, aux côtés des collectivités.
- Les risques potentiels ont été identifiés : pollution accidentelle en phase chantier, infiltration d'eaux chargées, et les éléments de réponse apportés sont :
 - des vitesses d'infiltration relativement faibles, qui, en cas de pollution accidentelle, permettent une intervention de pompage de l'eau résiduelle, de décapage des « couches » de terres souillées rapide et efficace.
 - Des mesures prévues lors de la phase de chantier : stockage sécurisé, contrôle des engins
 - Des mesures prévues en phase exploitation : bassins de rétention des eaux d'extinction d'incendie, en respect de la réglementation, notamment des ICPE, suivi piézométrique et analyses régulières.
- Ce qui permet de considérer que les incidences seront limitées et maîtrisées, sous réserve d'un suivi renforcé.

2.2.9 - Traitement des eaux usées

2.2.9.1 - Observations et préoccupations soulevées

Collectif CAPS/ALSACE NATURE : La capacité nominale de la station d'épuration de Village-Neuf est déjà dépassée. Certes le règlement autorise que les eaux usées qui ne peuvent être traitées par temps de pluie soient déversées dans le Rhin sans traitement. Cependant, même si ce procédé est règlementaire, la multiplication des projets de grande envergure sur le territoire amènera une charge supplémentaire à la STEP et par conséquent une augmentation de cette pollution insidieuse dans le Rhin ; et ce nonobstant le traitement local des eaux de pluie.

« **Assoce verte** » : Ce n'est un secret pour personne la station d'épuration intercommunale est aujourd'hui déjà arrivée à saturation mais l'on continu a y raccroché toutes les nouvelles constructions. Comme si, par l'on ne sait quelle magie, la station allait pouvoir traiter cela. Nous demandons qu'avant le lancement du projet de l'eco parc « Saint Louis Agglomération » qui se vente d'être « terre d'avenir » (voir logo en page de couverture) présente un projet et son financement pour la réalisation d'une extension de la station d'épuration. Quand on se dit « une terre d'avenir » on ne peut revenir en arrière de/vivre comme il y 70 ans et simplement rejeter ces eaux usées dans le Rhin. Nos grands-parents faisaient déjà cela !

2.2.9.2 - Les éléments de réponse apportés

Selon la note de la Direction de l'Assainissement et de l'Eau de Saint-Louis Agglomération (7 avril 2025), la station d'épuration intercommunale de Village-Neuf dispose d'une capacité nominale de 82 000 EH en temps sec et 123 000 EH en temps de pluie, alors que les charges réelles mesurées en 2023 s'élèvent à 54 212 EH, soit environ 65 % de la capacité disponible (p.4). La STEP est donc loin d'être saturée, au regard de sa capacité de traitement.

Le document précise également que la station est conforme sur l'ensemble des critères réglementaires (équipements, performance, collecte en temps sec et de pluie), et que les nouvelles charges liées aux projets Ecoparc 3i et du Lys (≈ 3 500 EH) restent compatibles avec la capacité résiduelle (p.5-6).

Par ailleurs, la gestion à la source des eaux pluviales — par infiltration sur les parcelles et des eaux de pluie des espaces publics — limitent la charge hydraulique sur le réseau unitaire, évitant tout risque de déversement accru dans le Rhin (p.6).

Enfin, Saint-Louis Agglomération prévoit une optimisation du traitement des digestats-centrats et un réexamen du dimensionnement de la STEP d'ici fin 2025, garantissant une adaptation progressive aux futurs besoins (p.7). Un permis de construire va bientôt être déposé à cette fin.

En conclusion, la STEP de Village-Neuf dispose des capacités techniques et réglementaires suffisantes pour accueillir les nouveaux effluents, sans incidence notable sur la qualité des rejets ni sur le milieu récepteur.

2.2.10 - Groupe de travail – volet compensation écologique

2.2.10.1 - Observations et préoccupations soulevées

« **Assoce verte** » : Nous exigeons que soit mise en place une commission/groupe de travail qui ait la charge de la surveillance du dossier compensation environnemental et que cette commission soit gérée par des gens de terrain pour qui le sujet de la préservation de l'environnement ne soit pas juste une excuse. Cette commission devrait être créée rapidement car le temps presse mais aussi car leur avis pourra être précieux dès à présent.

Il y aurait encore mille et une chose à écrire sur le sujet, le projet Eco Parc est probablement la plus grande menace pour la biodiversité dans la région de ces dernières années. D'où nos exigences.

2.2.10.2 -Les éléments de réponse apportés

- Le projet prévoit déjà un dispositif de suivi écologique encadré par la réglementation (plans de gestion, suivis faune-flore, rapports périodiques).
- Ouverture possible à une gouvernance partagée : intégration des associations, collectivités et experts de terrain dans un comité de suivi pour garantir transparence et efficacité.

Dont l'objectif est d'assurer la bonne réalisation des mesures ERC (éviter, réduire, compenser) et d'adapter la gestion en cas d'écarts ou de résultats insuffisants.

2.2.11 - Conclusion apportée par le collectif CAPS/ALSACE NATURE

2.2.11.1 -Observations et préoccupations soulevées

Collectif CAPS/ALSACE NATURE : Il n'est pas souhaitable que le site soit classé en zone 1AUt pour accueillir des activités industrielles. La création d'emplois ne compense pas la perte d'un îlot de fraîcheur aux portes de la ville, la perte d'une zone tampon avec les nuisances de l'aéroport et la perte de la captation de carbone ni surtout l'incalculable perte de la biodiversité et de notre patrimoine naturel. La nature en ville contribue également à l'attractivité du territoire. La seule classification à la hauteur des enjeux environnementaux est la classification en zone naturelle.

2.2.11.2 -Les éléments de réponse apportés

- L'emprise de la zone 2AUt est actuellement, en grande majorité mobilisée pour une activité de stockage de déchets inertes, et d'une autorisation ICPE pour un remblai de type ISDI, ainsi qu'un espace de stockage temporaire de matériaux inertes.
- Les espaces principaux, revêtant un caractère écologique riche, notamment boisés, sont conservés dans le cadre du projet d'EcoParc 3i.
- Les orientations d'aménagement et les dispositions réglementaires sur le plan de zonage préservent ces espaces en interdisant leur réduction et leur modification.
- Le classement en zone 1AUt est issu des choix de planification territoriale validés par la collectivité, dans le cadre d'une opération d'aménagement programmée de longue date en réponse aux besoins de développement économique sur le territoire.
- Le projet intègre des mesures fortes d'évitement, de réduction et compensation (espaces verts, corridors écologiques, gestion paysagère).
- Objectif : concilier développement économique et préservation environnementale, avec maintien d'un rôle écologique significatif du site.
- La recherche de cet équilibre lors de l'application de la séquence ERC en phase de conception du projet a été également d'assurer la faisabilité économique de l'aménagement de cette zone industrielle, thème qui relève d'un des piliers du développement durable, de même que l'environnement et le social.

2.2.12 - Contribution n°6 :

Bonjour Mme Waltz,

Dans le cadre de ce projet, et en lien avec les directives à venir de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), en particulier :

Le soutien au développement de la méthanisation, contribuant à la valeur ajoutée des exploitations et à la décarbonation d'autres secteurs (transports, industrie, énergie, bâtiments...), sera encouragé grâce au soutien du tarif d'achat du biogaz injecté dans les réseaux de gaz, à la mise en place d'une trajectoire d'incorporation fondée sur des certificats de production de biogaz et au déploiement d'incitations à la consommation industrielle de biogaz pour la production de chaleur,

Je lis dans l'objectif 5 du projet EcoParc 3i, optimiser et adapter les réseaux de transport d'énergie, ce projet intègre la réservation de tranchées dans la voirie pour accueillir les conduites nécessaires au chauffage urbain aussi bien pour le partage de chaleur disponible que pour les besoins en chaleur.

Ma question, avez-vous prévu la possibilité d'alimentation en Energie Biogaz de cet Ecoparc ?

Réponse :

Cette possibilité n'a pas été prévue dans l'opération.

3 - CONCLUSION

Les modalités de concertation mises en œuvre dans le cadre du projet de reconversion de la friche du Technoport en EcoParc 3i ont permis d'assurer une information régulière du public et de favoriser sa participation. Les observations formulées ont notamment permis :

- de conforter l'orientation vers un aménagement à vocation industrielle intégré au projet stratégique Euro3Lys ;
- de confirmer les ambitions environnementales du projet, en matière de sobriété foncière, de préservation de la biodiversité, et d'intégration paysagère ;
- de faire émerger des préoccupations liées à la mobilité, au trafic, au traitement des réseaux, aux éventuelles nuisances sonores, à la pollution, et aux mesures de protection de la biodiversité qui ont été prises en compte dans le cadre de l'étude d'impact du projet.

L'ensemble du dossier du projet EcoParc 3i et du dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du SCoT et des PLU de Héringue et de Saint-Louis, accompagné du bilan définitif de la concertation, des avis recueillis des services de l'Etat et des réponses apportées lors de l'instruction, sera ensuite mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique unique. À son issue, le Conseil de communauté sera appelé à délibérer sur l'approbation de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du SCoT les communes seront appelées, quant à elles, à délibérer sur la mise en compatibilité de leurs PLU respectifs.

4 - ANNEXES

- Annexes 1. Compte-rendu de la réunion publique de concertation du 27/02/2025
- Annexes 2. Support de présentation du projet (Affiche A0)
- Annexes 3. Support de présentation de la réunion publique
- Annexes 4. Avis reçus dans le cadre de la concertation publique
- Annexes 5. Pièces justificatives