

PORTEUR DE PROJET TECHNOPORT

brownfields

BROWNFIELDS

7 rue Balzac
75008 PARIS



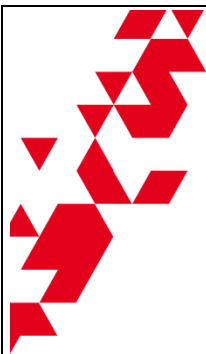
**BANQUE DES TERRITOIRES
CAISSE DES DÉPÔTS**

14 boulevard de Dresde
67080 STRASBOURG

PORTEUR DE PROJET QUARTIER DU LYS



SAINT-LOUIS AGGLOMÉRATION



EUROLYS

PÔLES DE CROISSANCE
SAINT-LOUIS ALSACE

Commune de Héisingue et Saint-Louis

AMO QUARTIER DU LYS



SERS
10 rue Oberlin
67004 STRASBOURG

MOE QUARTIER DU LYS



EGIS
1 avenue de l'Europe
67300 SCHILTIGHEIM

ARCHITECTE TECHNOPORT



INTENSITÉS
5 rue du Pont Mouja
54000 NANCY

MOE TECHNOPORT



SERUE INGENIERIE
4 rue de Vienne
67300 STRASBOURG

Mise à jour n° 2 : ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Fascicule I – Présentation du projet et des opérations

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI	VERIFIE
IndA	20/02/2025	Première diffusion – concertation	CB	HMO

IDENTIFIANT DU DOCUMENT

T:\2024\VR-24-034 Saint-Louis - Technoport\04 Travail\48 APA\2024-07-12-màj etude d'impact\1 Présentation du projet et des opérations\VR-24-034-APA-Fascicule-I-Présentation du projet et des opérations-IndA.docx

SOMMAIRE

1 -	PREAMBULE	6
1.1 -	Organisation du dossier	6
1.2 -	Contexte général et objectifs du projet Euro3Lys	6
1.2.1 -	Un projet au cœur de l'agglomération trinationale de Bâle	6
1.2.2 -	Un enjeu stratégique de la Vision d'Avenir 2030 de Saint-Louis Agglomération	8
1.2.3 -	Localisation du projet.....	9
1.2.4 -	Un projet multi-partenarial mixant des opérations de développement urbain et de mobilité	10
1.3 -	Contexte réglementaire	11
1.3.1 -	Historique des procédures	11
1.3.2 -	Notion de projet.....	11
1.3.3 -	Position du projet au regard de la réglementation de l'évaluation environnementale	14
1.4 -	Organisation du projet	16
1.4.1 -	Synthèse des opérations du projet Euro3Lys	16
1.4.2 -	Gouvernance du projet	17
1.5 -	Articulation et versions de l'évaluation environnementale	17
2 -	DESCRIPTION DU PROJET	19
2.1 -	Présentation détaillée du projet et des opérations	19
2.1.1 -	Descriptif du site du projet	19
2.1.2 -	Accès au site du projet	22
2.1.3 -	Composition du projet	24
2.2 -	Opérations de développement	25
2.2.1 -	Opération EcoParc 3i (ancien site du Technoport) (Maîtrise d'ouvrage Brownfields et Banque des territoires)	25
2.2.2 -	Opération Quartier du Lys (Maîtrise d'ouvrage SLA-Saint-Louis Agglomération)	33
2.2.3 -	Opérations de mobilité	35
3 -	ENJEUX TRANSVERSAUX	41
3.1 -	Prise en compte des cours d'eau (Liesbach et Lertzbach).....	41
3.1.1 -	Le Liesbach	43
3.1.2 -	Le Lertzbach	43
3.2 -	Prise en compte des éléments écologiques	44
3.2.1 -	Continuités écologiques	44
3.2.2 -	Milieu naturel.....	45
3.3 -	Caractéristiques physiques du projet Euro3Lys	45
3.4 -	Caractéristiques opérationnelles du projet Euro3Lys	45
3.4.1 -	Modalités de fonctionnement du site	45
3.4.2 -	Gestion des eaux usées et pluviales.....	46
3.4.3 -	Réseaux divers	46
4 -	CADRE TEMPOREL ET SPATIAL DE LA PRESENTE ETUDE D'IMPACT	47
4.1.1 -	Zoom sur la définition des périmètres d'étude.....	47
4.1.2 -	Zoom sur l'articulation des différents périmètres du projet et des opérations	51
4.1.3 -	Zoom sur l'articulation temporelle de l'état initial et de l'étude des incidences du projet global Euro3Lys	55
4.1.4 -	Synthèse de la prise en compte des thématiques environnementales du projet global Euro3Lys	58
5 -	ANNEXES.....	61

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Territoire de l'Eurodistrict	6
Figure 2 : Implantation du projet au sein de l'Eurodistrict Trinationnel de Bâle (Source : Urban Act – 2018)	7
Figure 3 : Les 3 mots clefs de la Vision d'avenir 2030 de Saint-Louis Agglomération (Source : SLA).....	8
Figure 4 : Situation d'Euro3Lys au sein de l'agglomération trinationnelle de Bâle.....	9
Figure 5 : Positionnement du projet Euro3Lys vis-à-vis des infrastructures de transport	10
Figure 6 : Périmètre du projet global et des opérations.....	13
Figure 7 : Synthèse des rubriques de la nomenclature d'étude d'impact concernées par le projet – nomenclature applicable en date du 15/10/2024.....	16
Figure 8 : Synthèse des opérations du projet.....	16
Figure 9 : Périmètre projet Euro3Lys.....	20
Figure 10 : Vue aérienne du projet.....	21
Figure 11 : Réseau routier à proximité du projet	23
Figure 12 : Organisation des opérations du projet Euro3Lys	24
Figure 13 : Situation locale du projet.....	26
Figure 14 : Vue aérienne du projet et communes d'implantation.....	27
Figure 15 : Esquisse d'aménagement et hypothèse d'implantation – source : INTENSITES Architectes-Urbanistes – document indicatif sans échelle et non contractuel	29
Figure 16: Profil entrée EcoParc 3i Sud (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel	30
Figure 17 : Profil sous ouvrage NLF (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel.....	31
Figure 18 : Profil pied de talus emprise centrale (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel.....	31
Figure 19 : Esquisse provisoire d'aménagement volet paysager - document indicatif sans échelle et non contractuel	32
Figure 20: Quartier du Lys - Principales étapes de l'opération et dates prévisionnelles	34
Figure 21 : Plan masse présenté à la réunion publique du 8 octobre 2024 (groupement Egis / Bik Architecture Grand Est / Sortons du Bois).....	35
Figure 22 : Perspective présentée à la réunion publique du 8 octobre 2024 (groupement Egis / Bik Architecture Grand Est / Sortons du Bois).....	35
Figure 23 : État initial de l'opération 5A3F	36
Figure 24 : État projeté de l'opération 5A3F.....	37
Figure 25 : Schéma descriptif de l'extension de la ligne 3 du tramway	39
Figure 26 : Réseau hydrographique aux abords et au sein du périmètre de projet	42
Figure 27 : Liesbach à l'est du site du Technoport	43
Figure 28 : Le Lertzbach (Source : Urban Act – Juin 2017)	44

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1. XXX61

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

GLOSSAIRE

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

PHASES		
	APA	Assistance aux Procédures Administratives
	DIA	DIAGnostic
	PRE	Études PRÉliminaires
	FAISA	Études de FAIsabilité
	APS	Avant-Projet Sommaire
	APD	Avant-Projet Détaillé
	AVP	Avant-Projet
	PRO	Projet
	DCE	Dossier de Consultation des Entreprises
	AMT	Assistance à la passation des Marchés de Travaux
	DET	Direction de l'Exécution des contrats de Travaux
	EXE	Études d'EXÉcution
	VISA	VISA
	AOR	Assistance aux Opérations de Réception

1 - PREAMBULE

1.1 - Organisation du dossier

Le présent dossier d'évaluation environnementale est structuré comme suit :

- **Fascicule I** : Présentation du projet et des opérations
- **Fascicule II** : État actuel de l'environnement
- **Fascicule III** : Incidences et mesures
- **Fascicule IV** : Méthodologie, sources et acronymes
- **Fascicule V** : Annexes

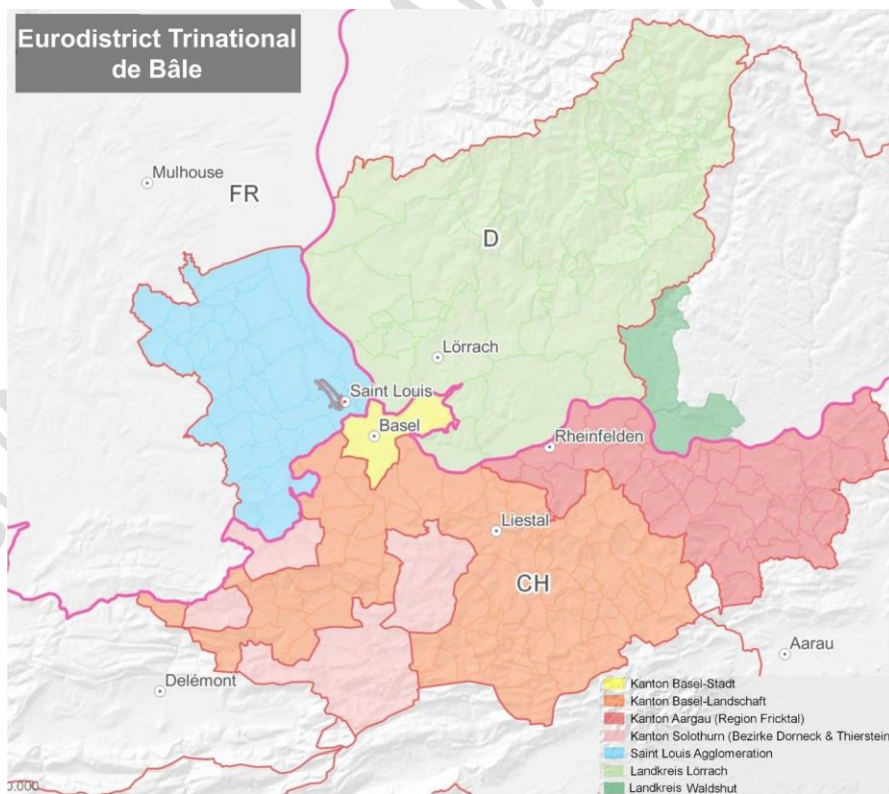
Un document à part entière constitue le résumé non technique de l'évaluation environnementale du projet.

1.2 - Contexte général et objectifs du projet Euro3Lys

1.2.1 - Un projet au cœur de l'agglomération trinationale de Bâle

Le territoire de Saint-Louis Agglomération constitue la partie française de l'agglomération bâloise. Il s'agit d'un des territoires les plus denses d'Europe embrassant des communes françaises, suisses et allemandes. Ce territoire est structuré depuis le début des années 2000 sous la forme d'un Eurodistrict appelé Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB).

Dans l'Eurodistrict trinational de Bâle résident près d'un million d'habitants, répartis sur trois pays et 250 villes et communes. Cette région englobe les cantons suisses de Bâle-Ville, Bâle Campagne, Soleure et Argovie, ainsi que le Landkreis de Lörrach et Bad Säckingen en Allemagne, et le Sud de l'Alsace en France.



Document réalisé par SERUE Ingénierie - août 2024



Figure 1 : Territoire de l'Eurodistrict

L'économie de la région est dominée par la présence de multinationales, notamment dans la pharmaceutique en Suisse (avec des entreprises comme Novartis et Roche), ainsi que par des banques et institutions internationales. Cette zone économique dynamique attire également une population cosmopolite, composée de plus de 140 nationalités.

L'agglomération Bâloise se caractérise par une forte croissance de l'emploi et une population trinationale et cosmopolite (plus de 140 nationalités), à fort pouvoir d'achat (sur le territoire de Saint Louis Agglomération, +60% par rapport au revenu moyen national, d'après les données INSEE 2015). Elle constitue ainsi l'un des principaux pôles de croissance européen suscitant l'installation, chaque année, de milliers de nouveaux habitants à l'échelle des trois pays.

Le rayonnement de l'économie bâloise et de ses marges (cantons de Bâle-Ville/Bâle campagne, d'Argovie et de Soleure), attire une population croissante de travailleurs frontaliers. En 2023, près de 393 000 travailleurs frontaliers se rendaient quotidiennement en Suisse, dont environ 57 % venaient de France, avec une augmentation notable par rapport aux années précédentes (224 000 personnes).

Si la vitalité de l'économie bâloise profite au reste de l'agglomération, ce territoire nécessite néanmoins un rééquilibrage. Le secteur suisse reste la principale force économique, mais le développement du pôle français est un objectif majeur. Des initiatives telles que le projet Euro3Lys visent à renforcer l'attractivité de Saint-Louis Agglomération par la création de nouveaux emplois et d'activités économiques, ainsi que par la création d'un campus universitaire destiné à soutenir le tissu industriel.

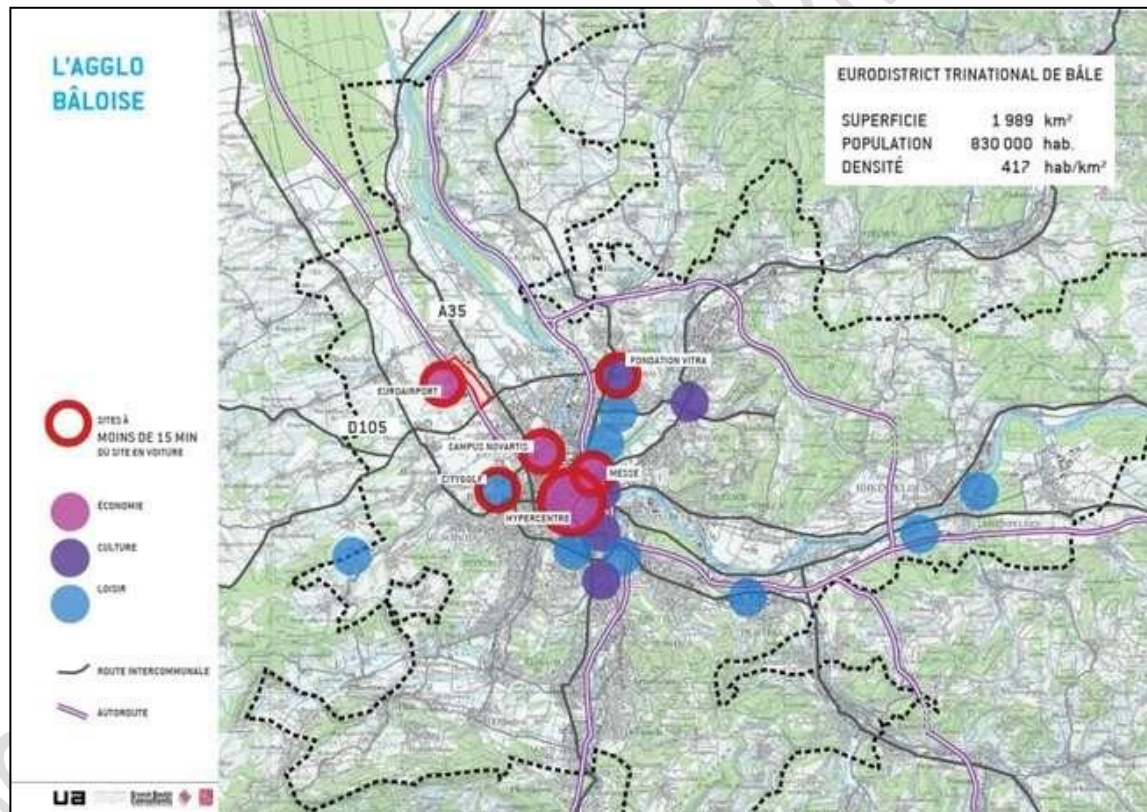


Figure 2 : Implantation du projet au sein de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle (Source : Urban Act – 2018)

1.2.2 - Un enjeu stratégique de la Vision d'Avenir 2030 de Saint-Louis Agglomération

Lors de sa création en janvier 2017, Saint-Louis Agglomération s'est dotée d'une vision stratégique d'aménagement et de développement pour le moyen et long terme dénommée Vision d'Avenir 2030. Le plan "Vision d'avenir 2030" de Saint-Louis Agglomération est un projet stratégique qui vise à structurer le développement du territoire pour la prochaine décennie. Ce plan se décline en trois orientations principales : **un territoire fluide avec des mobilités soutenables, un territoire attractif et équilibré, et un territoire de bien-être pour tous**. Le projet prend en compte les transformations écologiques, économiques et sociales, tout en impliquant la communauté dans une dynamique de transitions. Il repose sur des actions à court, moyen et long terme pour garantir une croissance durable, tout en s'adaptant aux nouvelles contraintes et aux défis du territoire.



Figure 3 : Les 3 mots clefs de la Vision d'avenir 2030 de Saint-Louis Agglomération (Source : SLA)

Dans ce cadre, le projet **Euro3Lys** s'inscrit dans la phase à court terme (2021-2026) et contribue activement à l'objectif de développement équilibré du territoire, conformément à la **Vision d'avenir 2030**. Le projet vise notamment à renforcer l'attractivité **économique** de la région, tout en répondant aux besoins croissants en matière de **mobilité** et de développement métropolitain.

Le projet **Euro3Lys**, qui prévoit l'aménagement et la requalification des infrastructures entre l'échangeur A35 et la RD105, fait partie des priorités stratégiques pour cette période. Il a pour but de désengorger les points noirs de circulation tout en absorbant les flux supplémentaires liés à la croissance démographique et à la fréquentation du pôle économique et du parking-relais de Saint-Louis. Le réaménagement de la RD105 est une composante clé pour renforcer la fluidité du

trafic automobile et pour accompagner les nouveaux projets structurants comme le **Quartier du Lys** et **l'EcoParc 3i**.

De plus, Euro3Lys contribue à l'ambition plus large de faire de Saint-Louis un pôle métropolitain attractif, tout en promouvant la durabilité à travers une meilleure gestion des infrastructures et des ressources locales. En intégrant ces transformations au sein du schéma de mobilité et de développement, le projet participe activement à la modernisation et à l'extension des infrastructures transfrontalières avec une vision de long terme.

L'un de ses grands axes consiste à inscrire résolument l'Agglomération de Saint-Louis dans le développement métropolitain bâlois, à travers notamment la création d'un pôle de développement d'envergure métropolitaine (Euro3Lys) aux portes de l'agglomération bâloise. Ce projet aura pour effet de conférer à l'agglomération ludovicienne une attractivité, une visibilité et une notoriété aux échelles régionale, nationale et internationale.

Le programme des constructions envisagées vise principalement à rééquilibrer les flux économiques nationaux et tri nationaux défavorables à la partie française de l'agglomération, tels qu'ils ont été mis en évidence dans le cadre de l'élaboration de la stratégie de développement économique.

Ce déséquilibre de flux se traduit dans différents secteurs :

- Flux d'emploi : 50 % des actifs de Saint-Louis Agglomération sont frontaliers, travaillent en Suisse, exacerbant les problèmes de recrutement rencontrés par les entreprises du territoire.
- Flux de formation : les jeunes quittent l'Agglomération pour suivre leurs études car le territoire ne dispose pas d'une offre de formation de niveau bac +3 à +5, ni d'école privée internationale ou thématique.
- Flux de service aux entreprises : les industriels sont contraints de faire appel à des prestataires de service externes au territoire, car l'offre fait défaut à Saint-Louis Agglomération.
- Flux commerciaux : inadéquation entre l'offre commerciale du territoire (absence de grandes marques nationales, internationales et haut de gamme, déficit de concepts et de services innovants, absence de site

polarisant qualitatif) et la demande des habitants de Saint-Louis Agglomération (cosmopolite à haut niveau de revenu) générant une très forte évasion commerciale, estimée pour le bassin d'emploi de Saint-Louis à plus de 300 millions d'euros par an.

- Flux touristiques : quasi-absence de sites touristiques ou de loisirs structurants, bénéficiant d'une attractivité supra-territoriale, reposant sur un modèle économique pérenne et générant des nuitées. Le territoire subit aujourd'hui d'importants flux de transit (75 000 véhicules par jour et 8,6 millions de passagers à proximité immédiate du projet, données EAP et CD68) mais ces flux ne se transforment que très peu en flux de destination. Ce phénomène se matérialise notamment par une très forte évasion commerciale, d'emploi, et de tourisme.

Le projet Euro3lys vise également à améliorer la qualité de vie des habitants et à accompagner la croissance démographique de l'agglomération par la création de nouveaux lieux de commerces, d'offres de formations, d'emplois...

Le projet s'inscrit également dans l'objectif prioritaire de la Vision d'Avenir visant à aller vers « un territoire plus fluide aux mobilités soutenables », en :

- Donnant priorité aux transports en commun structurants avec l'extension du tram 3 depuis la gare de Saint-Louis vers l'EuroAirport ;
- Intégrant l'opération dans le maillage de mobilité douce de l'agglomération ;
- Résorbant un point noir majeur de la circulation automobile avec le réaménagement de la RD105 et de l'échangeur A35 / RD105 (projet 5A3F).

Enfin, le projet contribuera au renforcement de la trame verte et bleue du territoire à travers la restauration d'un corridor écologique majeur qui fera office de colonne vertébrale verte de l'aménagement du site historique du Technoport. Sa conception s'inscrira dans la lutte contre le réchauffement climatique.

1.2.3 - Localisation du projet

Compte-tenu de l'ambition et de l'envergure métropolitaine du projet, la localisation du projet a été déterminée en fonction des orientations définies dans les documents de planification territoriaux, tant à l'échelle de l'Agglomération trinationale de Bâle qu'à celle du territoire de Saint-Louis Agglomération et en fonction de l'accessibilité du site.

Le site retenu d'une superficie d'environ 140 hectares, est localisé sur territoire français des communes de Saint-Louis et Héisingue en partie Nord-Ouest de l'agglomération trinationale de Bâle.



Figure 4 : Situation d'Euro3Lys au sein de l'agglomération trinationale de Bâle

Il bénéficie d'une accessibilité exceptionnelle et unique au sein de l'agglomération trinationale de Bâle, entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport (Figure 5).



Figure 5 : Positionnement du projet Euro3Lys vis-à-vis des infrastructures de transport

Il est ainsi desservi par :

- L'autoroute A35, elle-même directement reliée aux réseaux autoroutiers suisses et allemands
- La voie ferrée Paris-Bâle en lien avec le réseau ferré trinational (connexion directe avec la plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis) ;
- Le réseau de transport public de l'agglomération trinationale et de SLA, avec notamment la ligne de tramway n°3 qui arrive à la gare de Saint-Louis ;
- L'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg qui dessert l'ensemble des capitales européennes ;

1.2.4 - Un projet multi-partenarial mixant des opérations de développement urbain et de mobilité

Le projet, qui fait l'objet d'un concept urbain global, concentre différentes opérations d'aménagements prévoyant notamment l'implantation de nouvelles résidences, de pôle de formations, de commerces, de zone d'activités à vocation industrielles ainsi que des opérations liées aux infrastructures de transport.

Ces différentes opérations sont portées par des maîtres d'ouvrage différents et s'inscrivent dans des temporalités distinctes. Néanmoins, du fait de leur proximité et de leurs interfaces fonctionnelles, une forte coopération est mise en œuvre entre les acteurs afin de garantir la cohérence intrinsèque de chaque opération ainsi que la cohérence d'ensemble du territoire aménagé. Cette coopération est également garante de la préservation des enjeux environnementaux du territoire sur lequel s'implantent ces opérations.

Le projet Euro3Lys compte quatre opérations présentant des interfaces et des liens fonctionnels entre elles pouvant être regroupées comme suit :

- Des opérations de développement : aménagement de surfaces tertiaires, culturelles, de commerces, de loisirs, de résidences et de logements à terme, d'activités industrielles ainsi que des espaces naturels et paysagers :

- EcoParc 3i : Activités industrielles
- Quartier du Lys : aménagement de surfaces de formations supérieures (campus), tertiaires, culturelles, de commerces, de loisirs, de résidences et de logements,
- Des opérations concernant la mobilité, qui assureront la desserte des opérations de développement, mais aussi la fluidification des trafics et la sécurisation des déplacements dans la zone :
 - Aménagements routiers (5A3F) en cours de réalisation jusqu'en 2027 ;
 - Extension du tramway.

1.3 - Contexte réglementaire

1.3.1 - Historique des procédures

Ce chapitre a pour vocation de présenter les différentes démarches entreprises par les maîtres d'ouvrage auprès de l'Autorité Environnementale dans le cadre du projet Euro3Lys. Cet historique est présenté sous forme de tableau.

DOCUMENT	DATE D'EMISSION
Demande d'examen au cas par cas du CD68 concernant l'opération 5A3F	5 décembre 2016
Réponse du CGEDD suite à la demande d'examen au cas par cas	20 janvier 2017
Demande de cadrage concernant le projet Euro3Lys	19 octobre 2017
Avis délibéré du CGEDD sur la demande de cadrage	20 décembre 2017
Première saisine au titre de la ZAC Technoport	30 septembre 2019
Avis délibéré du CGEDD N°AE 2019-100	18 décembre 2019
Première autorisation environnementale pour 5A3F	30 juin 2023

1.3.2 - Notion de projet

Le projet Euro3Lys est un « projet » au sens de l'article L-122-1 du code de l'environnement, qui prévoit (dernier alinéa du III) :

« Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

Ainsi, l'identification du projet résulte de la prise en compte, outre l'élément central, de tous les éléments nécessaires ou associés à son fonctionnement, au regard d'une analyse conjointe des liens fonctionnels et des objectifs des différentes opérations.

Précisons que le périmètre du projet Euro3Lys et les opérations qu'il regroupe a été validé par l'Autorité Environnementale (Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable) dans son avis rendu le 20 décembre 2017, suite à une sollicitation des maîtres d'ouvrage via une demande de cadrage.

Aussi, pour faciliter la compréhension du lecteur, la terminologie a été fixée comme suit :

- **Le PROJET** : il est constitué de l'ensemble des opérations correspondant au périmètre présenté ci-après (cf. figure 5). Il porte le nom d'Euro3Lys, nom attribué par le collège des maîtres d'ouvrage (voir ci-après) ;
- **Les OPÉRATIONS** : elles représentent les éléments constitutifs du projet Euro3Lys, détaillés ci-avant (ZAC du Lys, Aménagement du Technoport renommé EcoParc 3i -Innovation, Industriel, International-, Extension du

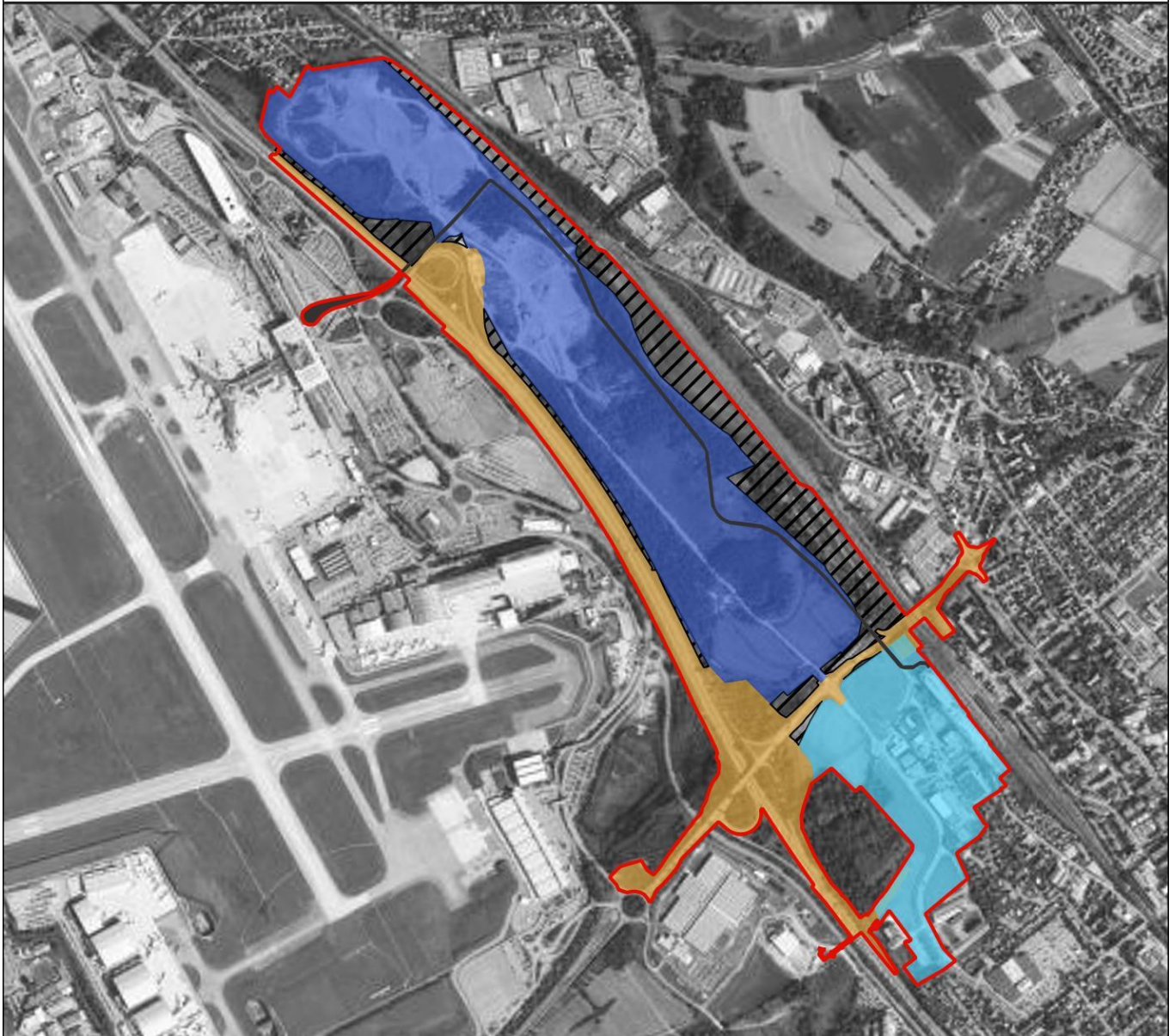
Tram 3, projet en cours de réalisation dit 5A3F). Chaque opération porte un nom spécifique attribué par son maître d'ouvrage.

Les principaux liens fonctionnels entre les différentes opérations citées ci-avant reposent sur l'enjeu d'accessibilité intrinsèque au projet. Ils résident ainsi dans les travaux liés à la mobilité, qui interviennent en interface entre celles-ci, et peuvent en assurer la desserte.

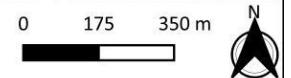
En effet, les travaux d'aménagements routiers décrits sont indispensables à la desserte des opérations du Quartier du Lys, de l'EcoParc et, notamment, au regard des exigences légales, à la délivrance de certaines des autorisations qu'ils requièrent.

Également, au regard de son implantation, l'extension de la ligne 3 du tramway, qui doit border le Quartier du Lys puis franchir la RD105 jusqu'au site de l'EcoParc (dont elle permettra incidemment d'améliorer encore la desserte) avant, à plus longue échéance, de traverser le reste du site en direction de, et jusqu'à l'EuroAirport, apparaît comme une opération qui pourra difficilement faire abstraction des autres composantes du projet Euro3Lys.

CARTOGRAPHIE DU PROJET ET DES OPERATIONS



- Périmètre projet Euro3Lys
- Opération Tram 3
- Opération Quartier du Lys
- Opération EcoParc 3i
- Opération 5A3F
- Opérations connexes



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

Figure 6 : Périmètre du projet global et des opérations

1.3.3 - Position du projet au regard de la réglementation de l'évaluation environnementale

Le tableau suivant présente les rubriques du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, concernées par le projet.

Du seul point de vue de la nomenclature de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet Euro3Lys est soumis à la procédure d'Évaluation Environnementale. À ce titre, il requiert, notamment et en particulier, la réalisation d'une Étude d'Impact dite systématique.

Rubrique	Projets soumis à <u>évaluation environnementale</u>	Projets soumis à <u>examen au cas par cas</u>	Positionnement du projet
6 Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par "route" une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.	<p>a) <i>Construction d'autoroutes et de voies rapides.</i></p> <p>b) <i>Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.</i></p> <p>c) <i>Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.</i></p>	<p>a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.</p> <p>b) <i>Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. En Guyane, ce seuil est porté à 30 km pour les projets d'itinéraires de desserte des bois et forêts mentionnés au premier alinéa de l'article L. 272-2 du code forestier, figurant dans le schéma pluriannuel de desserte forestière annexé au programme régional de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 122-1 du code forestier et au 26° du I de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.</i></p> <p>c) <i>Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.</i></p>	<p>L'opération 5A3F relève de cette rubrique. Les caractéristiques projetées des infrastructures sont de moins de 10 km.</p> <p>NIVEAU « CAS PAR CAS »</p>
7 Transports guidés de personnes (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des transports guidés de personnes doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	<p>Tramways, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues.</p>	<p>a) <i>Lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, y compris gares.</i></p> <p>b) Gares de tramways, de métros aériens et souterrains, de funiculaires.</p>	<p>L'opération de prolongement de la ligne °3 du tram est concernée par cette rubrique. L'opération comprend une ligne nouvelle de tramway et au moins deux gares nouvelles.</p> <p>PROCÉDURE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE</p>

10	Canalisation et régularisation des cours d'eau		<p>Ouvrages de canalisation, de reprofilage et de régularisation des cours d'eau s'ils entraînent une artificialisation du milieu sous les conditions de respecter les critères et seuils suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> -installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m ; -consolidation ou protection des berges, par des techniques autres que végétales vivantes sur une longueur supérieure ou égale à 200 m ; -installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet pour la destruction de plus de 200 m² de frayères ; -installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à la dérivation d'un cours d'eau sur une longueur supérieure ou égale à 100 m. 	PAS DE PROCÉDURE
39	Travaux, constructions et opérations d'aménagement	<p>a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m².</p> <p>b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².</p>	<p>a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 m² et 40 000 m².</p> <p>b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 m² et 40 000 m².</p>	<p>Les opérations de développement sont concernées par cette rubrique.</p> <p>Au sein du projet, le cumul des différentes opérations conduit à une superficie de terrain d'assiette d'environ 144 ha.</p> <p>PROCÉDURE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE</p>

47	Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols.	<p>a) Défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, égale ou supérieure à 25 hectares.</p> <p>b) Pour La Réunion et Mayotte, dérogations à l'interdiction générale de défrichement, mentionnée aux articles L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier, ayant pour objet des opérations d'urbanisation ou d'implantation industrielle ou d'exploitation de matériaux.</p>	<p>a) Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.</p> <p>b) Autres déboisements en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.</p> <p>En Guyane, ce seuil est porté à : -20 ha dans les zones classées agricoles par un plan local d'urbanisme ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale ou, en l'absence d'un tel plan local d'urbanisme, dans le schéma d'aménagement régional ; -5 ha dans les autres zones.</p> <p>c) Premiers boisements d'une superficie totale de plus de 0,5 hectare.</p>	<p>Le projet prévoit certains déboisements. L'Opération EcoParc 3i prévoit le défrichement de 0.2 Ha de boisement de plus de 30 ans et de 4 Ha de boisement pionnier.</p> <p>L'Opération Quartier du Lys prévoit le déboisement de 0.39 Ha de boisement pionnier.</p> <p>PROCÉDURE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (mais non soumis à défrichement)</p>
----	--	---	---	--

Figure 7 : Synthèse des rubriques de la nomenclature d'étude d'impact concernées par le projet – nomenclature applicable en date du 15/10/2024

1.4 - Organisation du projet

1.4.1 - Synthèse des opérations du projet Euro3Lys

Le tableau ci-après synthétise les grandes caractéristiques des opérations du projet Euro3Lys.

Les deux opérations d'infrastructures de transport apparaissent en interface avec les opérations d'aménagement urbain dont elles facilitent notamment les accès depuis Saint-Louis, Bâle et l'EuroAirport.

OPERATION	MAITRE D'OUVRAGE	TYPE D'OPERATION	TERRAIN D'ASSIETTE	DEPOT PREVU DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	PERIODE PREVUE DE MISE EN SERVICE OU D'OUVERTURE
Aménagements routiers (5A3F)	CeA	Infrastructure de transport	32 ha (Inclus en partie dans l'EcoParc 3i et dans quartier du Lys)	T4 2019	Phase 1 : 2023 Phase 2 : 2024/2025
Technoport (EcoParc 3i)	Brownfields	Aménagement urbain	72 ha	T1 2025	2026
Quartier du Lys	SLA	Aménagement urbain	23.2 ha	T2 2025	Septembre 2028
Prolongation Tram 3	SLA	Infrastructure de transport	2 ha (Inclus en partie dans l'EcoParc 3i et dans quartier du Lys)	Non déterminé	Non déterminé

Figure 8 : Synthèse des opérations du projet

1.4.2 - Gouvernance du projet.

Compte tenu de l'imbrication des différentes opérations au sein du projet Euro3Lys et de la multiplicité des maîtres d'ouvrage, les élus de Saint-Louis Agglomération et de la Collectivité européenne d'Alsace (dite CeA, anciennement Conseil Départemental du Haut-Rhin) avaient donc souhaité mettre en place une instance de coordination destinée à :

- Permettre des échanges d'informations entre l'ensemble des maîtres d'ouvrage, publics et privés ;
- Assurer une cohérence globale des différentes opérations.

Le Président de Saint-Louis Agglomération a ainsi sollicité le Préfet du Haut-Rhin pour qu'un comité de pilotage soit mis en place. Cette démarche de comité de pilotage, mise en œuvre début 2017 visait à :

- Garantir la prise en compte globale des enjeux, notamment environnementaux, de l'ensemble des projets ;
- Imaginer et optimiser, de manière partenariale, les procédures et les solutions visant à valoriser au mieux ces sites urbains à requalifier, situés dans un contexte complexe en développement économique.

Dans les faits, le comité de pilotage :

- Organise l'interface entre les études spécifiques aux différentes opérations, et prend en compte les éléments communs à l'échelle du Projet ;
- Organise la production des études techniques nécessaires à l'évaluation environnementale du Projet ;
- Organise la production de l'évaluation environnementale du Projet ;
- Organise les relations avec les administrations impliquées (DREAL Grand Est, DDT du Haut Rhin, CGEDD) ;
- Valide les documents avant leur dépôt officiel.

Le dernier Comité s'est tenu le 28/11/2018, avant le dépôt de la première version de l'EE, qui avait pour objet l'obtention des autorisations de l'opération 5A3F.

Suite à l'abandon du projet de pôle de loisirs par Unibail, Saint-Louis Agglomération a cherché un nouveau porteur de projet.

Suite au choix de confier le nouveau projet à la société Brownfields et à la Banque des Territoires Caisse des dépôts avec le soutien de la démarche "50 sites clés en main" dans le cadre du plan de relance France 2030, les services de l'État ont été rencontrés le 20/11/2024. Un prochain COPIL a été organisé pour l'opération EcoParc 3i, le 23 Janvier 2025.

Un comité technique de coordination entre les équipes de maîtrises d'ouvrage du Quartier du Lys et de l'EcoParc se réunit régulièrement depuis le mois de juin 2024 afin de réaliser conjointement la mise à jour de la présente évaluation environnementale à l'échelle du projet et de chaque opération.

1.5 - Articulation et versions de l'évaluation environnementale

Il est rappelé l'unicité de l'évaluation environnementale au niveau du projet. Le périmètre de cette dernière est celui de l'ensemble du projet, toutes opérations confondues, et ce qu'elles soient individuellement soumises ou non à évaluation environnementale systématique ou à examen au cas par cas. Le projet étant soumis à évaluation environnementale systématique en raison d'au moins l'une de ses opérations, la première étude d'impact a été élaborée et jointe au dossier de la première autorisations nécessaire au projet (5A3F).

À chaque dossier relatif à l'une des opérations du projet, nécessitant une évaluation environnementale du projet, cette dernière sera partie intégrante du dossier. Elle sera actualisée dans la mesure où l'ensemble des incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées dans la première version. Cela recouvre des précisions apportées au projet, des évolutions du projet, de son environnement ou de son contexte, les apports d'études complémentaires qu'il était impossible de réaliser au moment de la présente demande.

Le présent document correspond ainsi à la deuxième version de l'évaluation environnementale du projet Euro3Lys. Au regard de ses opérations et des autorisations qu'elles nécessitent, le tableau récapitulatif présente le cadre dans lequel est intégrée cette évaluation environnementale.

Les versions ultérieures seront reprises dans le tableau suivant avec présentation des items mis à jour depuis la version antérieure.

VERSION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	DATE D'EMISSION	UTILISATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	ITEMS MIS A JOUR ET FASCICULE(S) CONCERNE(S)
Version 1	30/09/2019	Réalisée dans le cadre des dossiers de création et de réalisation de la ZAC du Technoport et dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale et du dossier de demande de DUP de l'opération 5A3F	Version initiale de l'évaluation environnementale du projet
Version 2	1er trimestre 2025	Réalisée dans le cadre du Permis d'Aménager du Technoport – nouvellement surnommé EcoParc 3i et de l'actualisation du projet de ZAC Quartier du Lys	Modifications sur l'opération de l'EcoParc 3i Précisions sur le Quartier du Lys
Version 3	Non déterminé	Réalisée dans le cadre des autorisations nécessaires à l'opération d'extension du Tram 3	Précision sur l'opération Tram 3 (tous fascicules concernés)

2 - DESCRIPTION DU PROJET

Contexte réglementaire :

Ce chapitre est partie intégrante de l'évaluation environnementale. Il détaille les éléments requis par le 2° du II de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement correspondant à la description du projet, et comprenant :

Art R122-5 Code environnement¹ :

- une description de la localisation du projet ;

-une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;

-une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;

-une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

Organisation du chapitre :

Ce chapitre a pour vocation de présenter le projet Euro3Lys et les opérations qui le constituent afin de répondre aux éléments décrits ci-dessus.

La présentation des projets proposée dans le présent chapitre correspond à la présentation du projet retenu. La démonstration de l'aboutissement au projet retenu, notamment la séquence d'évitement et de réduction est décrite dans un chapitre spécifique dédié dans le fascicule III de la présente étude. Il permet, de justifier les choix retenus et les scénarios d'aménagement non retenus pour les opérations qui sont visées par la présente actualisation de l'étude d'impact, à savoir l'opération Quartier du Lys et l'Ecoparc 3i (ancien Technoport).

2.1 - Présentation détaillée du projet et des opérations

2.1.1 - Descriptif du site du projet

Le Secteur Euro3lys est situé au Sud de l'agglomération de Saint-Louis et à proximité de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Les abords du site sont visibles sur la Figure 9 ci-après.

Il s'agit de :

- À l'Ouest, l'EuroAéroport : 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'opération par l'Ouest et son réaménagement fait partie du projet ;
- Au Nord, l'aire urbaine de Saint-Louis-Neuweg, quartier Nord de la commune de Saint-Louis,
- À 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 zone urbaine de Saint-Louis et la frontière suisse.

¹ Version en vigueur au 01/10/2024

- Le Quartier du Lys et la RD105 font partie du projet et bordent le secteur par le Sud.

Le projet Euro3Lys s'étend ainsi sur un axe d'environ 3 km en périphérie EST de l'A35, entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport. Il couvre une surface totale d'environ 140 ha sur deux communes du département du Haut-Rhin (Saint-Louis (68) - Héisingue (68)).

La Figure 9 présente le périmètre global du projet et la Figure 10, une photo aérienne globale du projet.

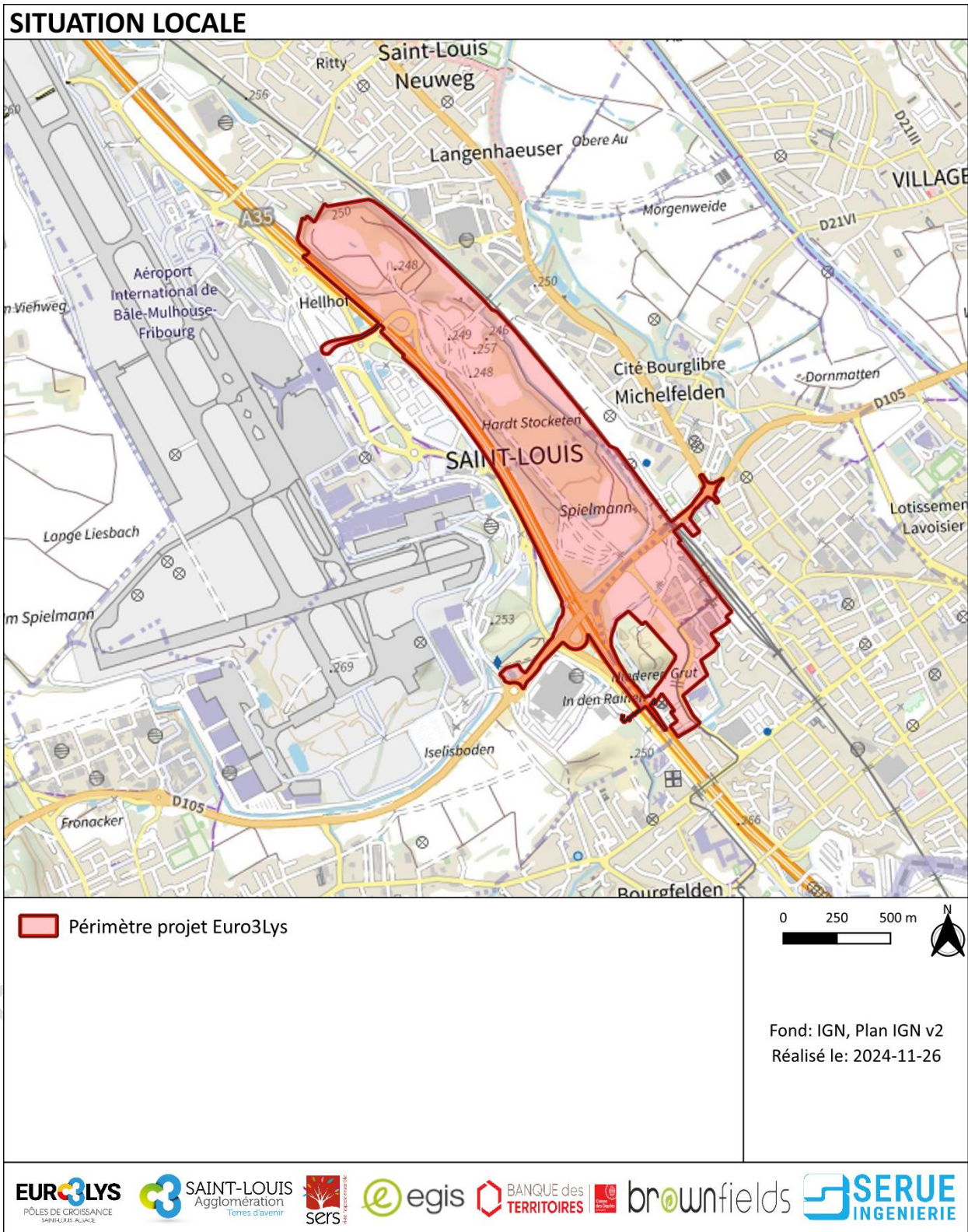
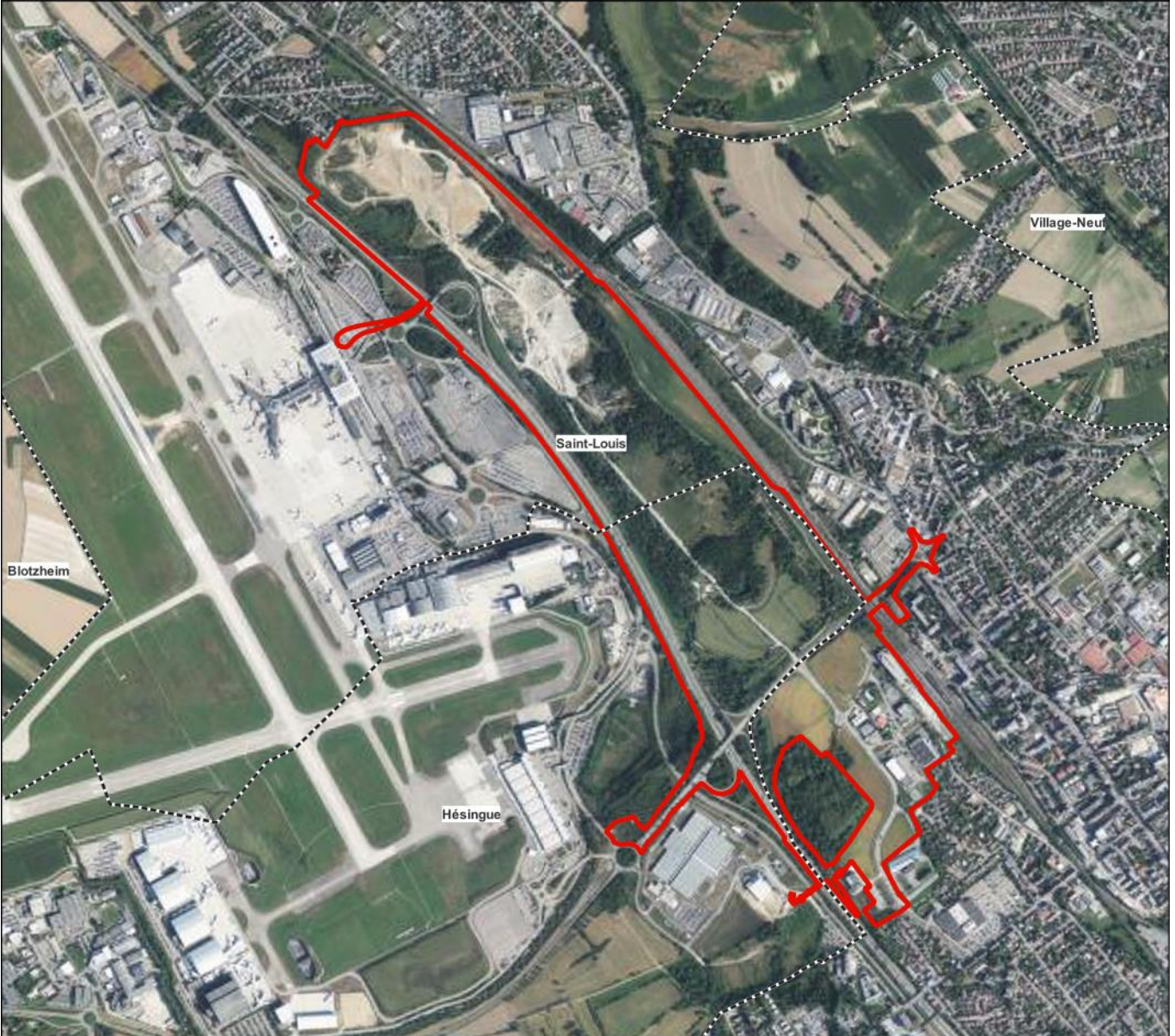

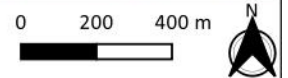


Figure 9 : Périmètre projet Euro3Lys

VUE AERIENNE



 Périmètre projet Euro3Lys



Fond: IGN, BD Ortho
Réalisé le: 2024-11-26



Figure 10 : Vue aérienne du projet

2.1.2 - Accès au site du projet

L'autoroute A35 et la RD105 sont les principales voies d'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. 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.

2.1.3 - Composition du projet

L'ensemble du projet Euro3Lys regroupe l'ensemble des opérations situées à l'Est de l'A35 ainsi que sur l'A35, sur un axe d'environ 3 km, présentant un certain nombre d'interfaces et de liens fonctionnels entre elles.

La Figure 12 ci-après rappelle ainsi la nature des opérations intégrées au périmètre.

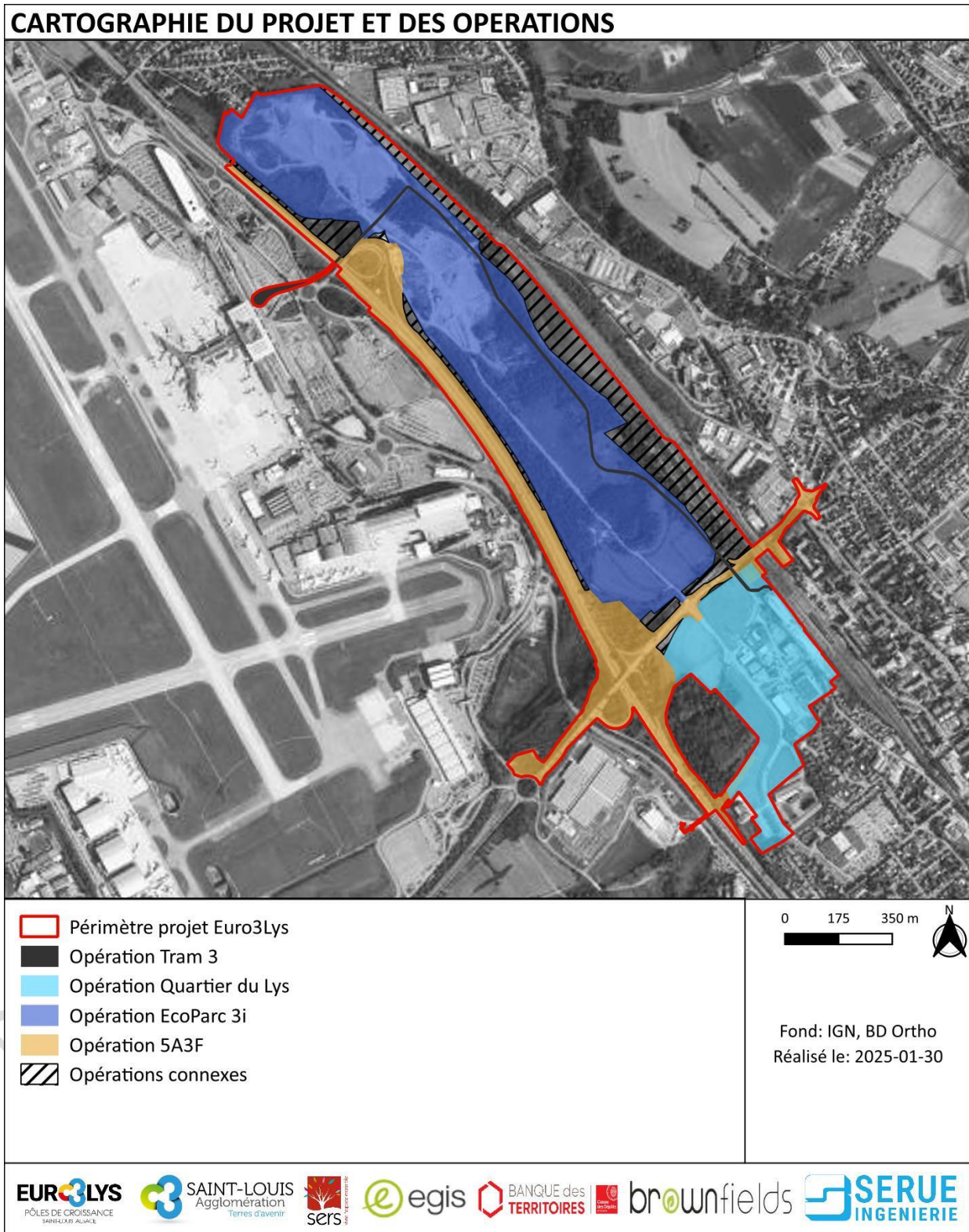


Figure 12 : Organisation des opérations du projet Euro3Lys

Le site du Baggerloch est exclu de l'emprise globale du projet Euro3Lys en raison de son historique d'utilisation et de sa sensibilité environnementale. Ancienne gravière exploitée avant 1939, il a été remblayé jusqu'en 1994 avec divers matériaux, dont des déchets industriels. Ces dépôts ont causé des pollutions significatives, affectant notamment la qualité des eaux souterraines. Situé en périphérie immédiate du périmètre du projet Euro3Lys, il reste partiellement inclus dans certaines analyses d'incidences mais en est volontairement exclu pour les travaux opérationnels. Par conséquent, pour limiter les impacts environnementaux et éviter des travaux dans un secteur à risque élevé, le périmètre du projet a été délibérément ajusté pour exclure cette zone.

2.2 - Opérations de développement

2.2.1 - Opération EcoParc 3i (ancien site du Technoport) (Maîtrise d'ouvrage Brownfields et Banque des territoires)

2.2.1.1 - Localisation

Le projet consiste en la reconversion de friches industrielles d'extraction en EcoParc d'Activités. Ce projet, situé sur des terres ayant accueillis au cours du temps, diverses activités de gravières et de carrières s'étend sur environ 70 hectares.

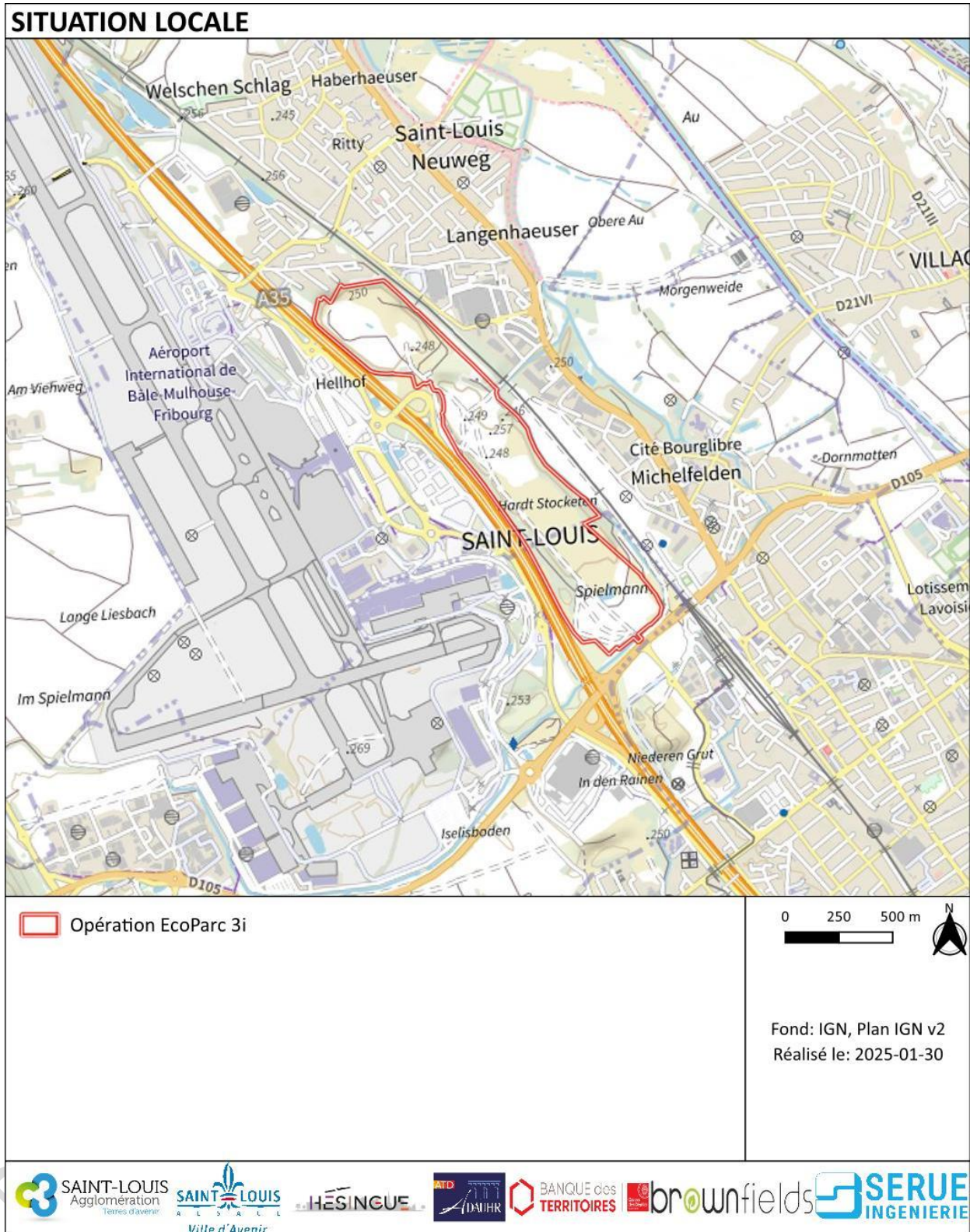


Figure 13 : Situation locale du projet

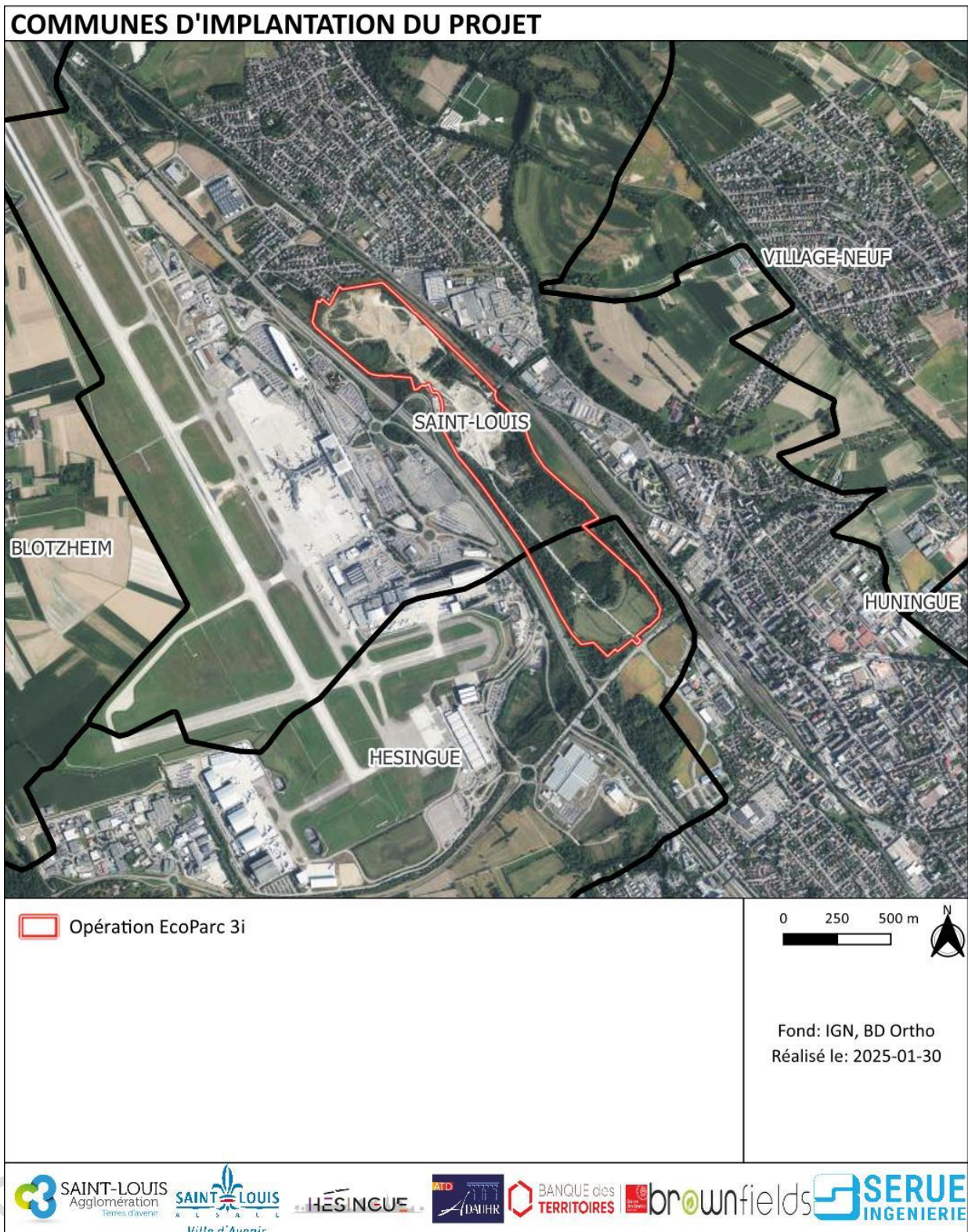


Figure 14 : Vue aérienne du projet et communes d'implantation

Comme l'illustre la Figure 14, 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.

2.2.1.2 - Objectifs et ambitions du projet

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

Le projet représente un enjeu majeur pour la revalorisation industrielle et économique de la région. Ce projet, conçu pour devenir un 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 (raccordement à la collectrice de l'A35), ainsi que des espaces projetés pour l'extension future du tramway.

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.

2.2.1.3 - Organisation envisagée sur le site de projet

2.2.1.4 - Aménagement de trois zones principales

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

- Au Nord : 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
- Au centre : 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
- Au Sud : une troisième emprise située sur la partie Sud de l'emprise de projet, sur le ban communal de Hésingue, délimitée par la limite Sud du site et notamment le projet 5A3F de l'aménagement de la 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.

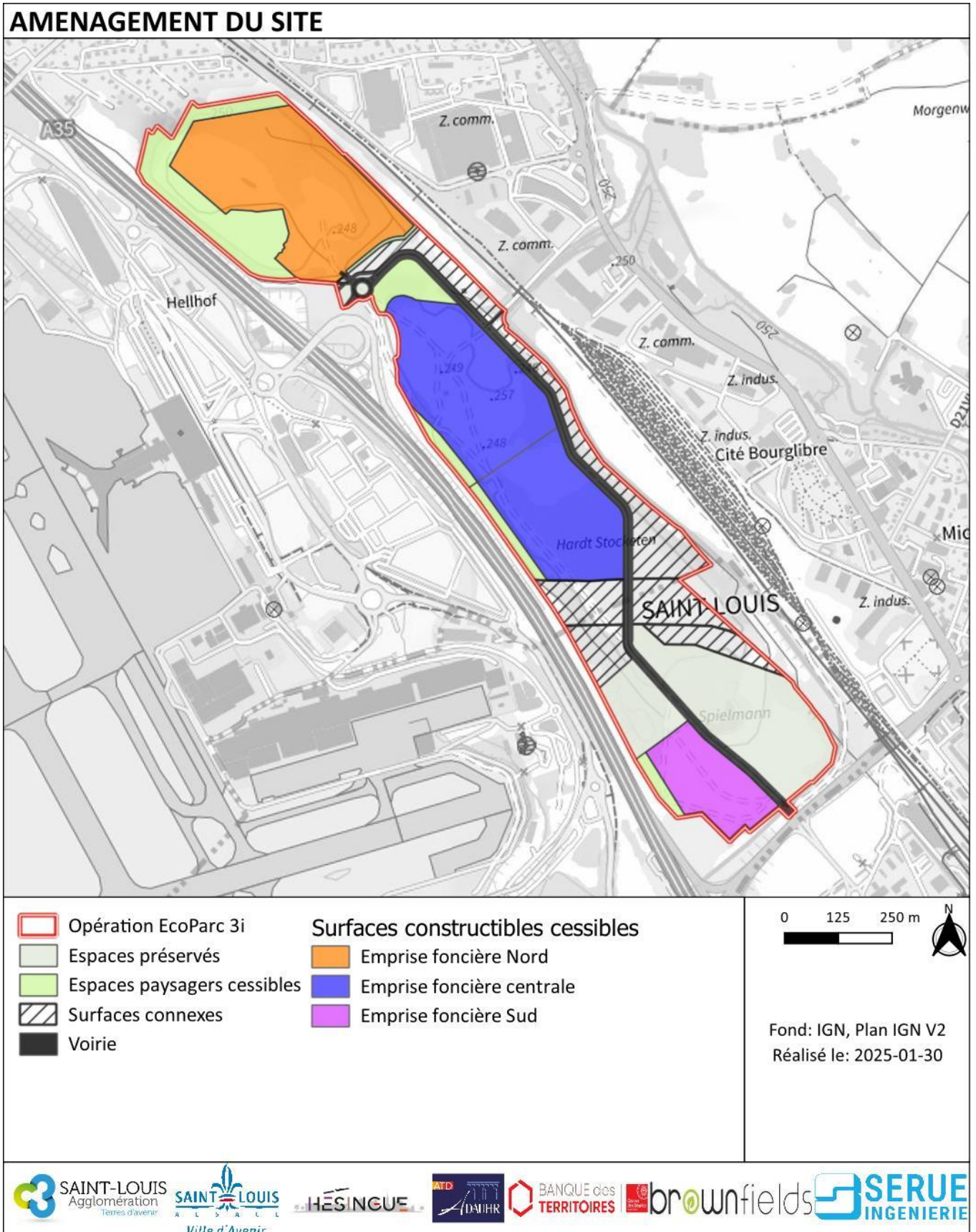


Figure 15 : Esquisse d'aménagement et hypothèse d'implantation – source : INTENSITES Architectes-Urbanistes – document indicatif sans échelle et non contractuel

2.2.1.5 - Intégration d'une organisation viaire complète

Une route 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 permettant l'accès sur le territoire communal d'Hésingue.

Une emprise dédiée à la desserte du site, via une collectrice, offrira, dans le cadre du futur développement de cette sortie, un accès direct entre l'A35 et la voirie de l'EcoParc.

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.

Le projet intègre également des liaisons douces permettant l'accès et la traversée du site via des mobilités douces. Le projet réserve la possibilité d'un accès en liaison douce, via le chemin du Hellhof, ainsi qu'un cheminement piéton/cycle depuis le Nord du site rejoignant la voirie principale du site. Les voiries intégreront également des aménagements paysagers, des noues drainantes ainsi que des espaces réservés aux mobilités douces piétons et aux vélos.

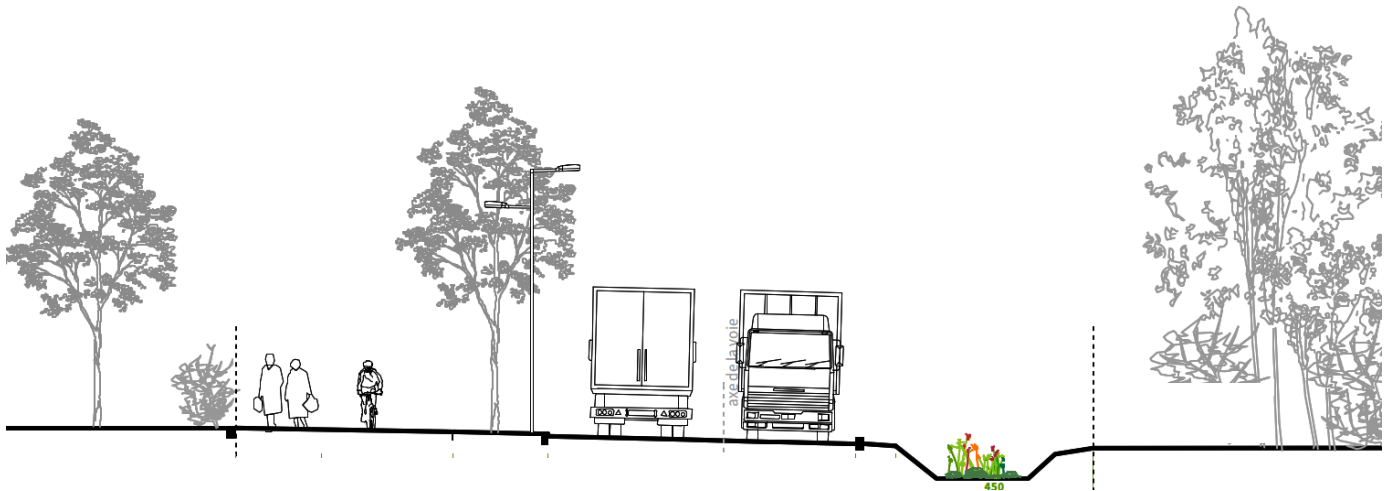


Figure 16: Profil entrée EcoParc 3i Sud (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel

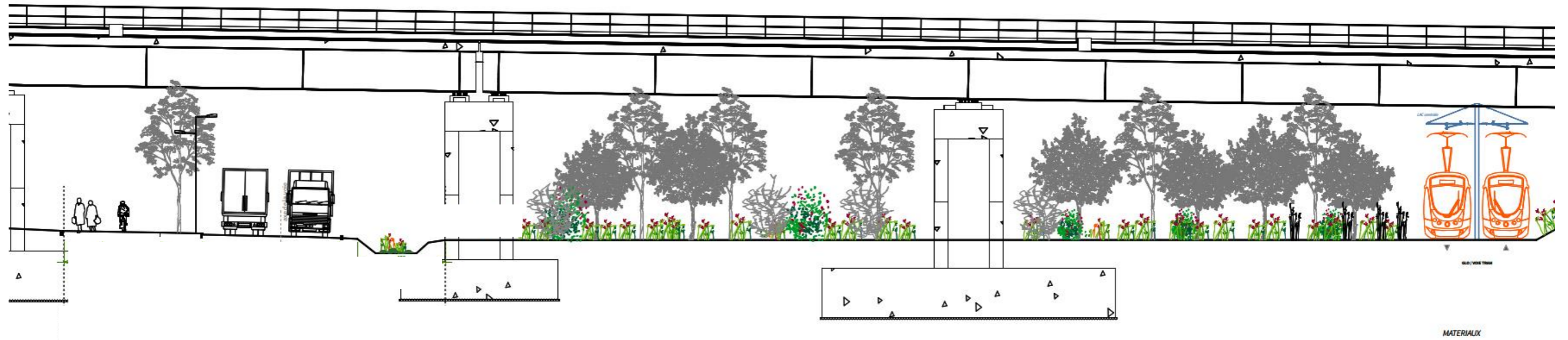


Figure 17 : Profil sous ouvrage NLF (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel



Figure 18 : Profil pied de talus emprise centrale (INTENSITÉS Architectes-Urbanistes) - document indicatif sans échelle et non contractuel

2.2.1.6 - Un aménagement à vocation industrielle harmonisé au sein d'un réseau d'espaces verts

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

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.

2.2.2 - Opération Quartier du Lys (Maîtrise d'ouvrage SLA-Saint-Louis Agglomération)

2.2.2.1 - Objet de l'opération

Le quartier du Lys permettra de créer une nouvelle porte d'entrée Ouest pour l'Agglomération de Saint-Louis au travers d'une opération de restructuration et de développement. Le site jouit d'une exceptionnelle desserte, depuis les infrastructures structurantes de l'Agglomération Bâloise, renforcée par le percement de la Gare de Saint-Louis ainsi que par l'extension du tramway 3. Cette situation stratégique positionne le site à la proue des quartiers attractifs du territoire.

Ce quartier permettra également de compléter le tissu urbain du centre-ville de Saint-Louis. Ce complément renforcera le positionnement et le rayonnement de la Gare de Saint-Louis, pivot de ce centre complété à 360°. Renforçant le rôle de Saint-Louis dans l'Agglomération Bâloise, le quartier pourrait par ailleurs accueillir à long terme le futur siège de Saint-Louis Agglomération.

Cette double ambition milite en faveur du développement d'un quartier mixte. Le projet favorisera l'implantation d'activités tertiaires de haut niveau, d'espace d'enseignement, de recherche et de développement qui jouiront d'une implantation stratégique dans l'agglomération Bâloise, l'une des plus dynamique d'Europe. Il intégrera par ailleurs la création d'hébergements ou et de résidences hôtelières et de logements (à long terme) qui feront de ce quartier un lieu de vie, urbain, en continuité de la ville de Saint-Louis. Les équipements et activités existantes seront préservées et valorisées par l'aménagement des surfaces foncières maîtrisées par SLA, au sein d'un projet d'équilibre, ménageant l'existant. L'opération a pour ambition de requalifier cette porte d'entrée de la ville de Saint-Louis en faisant du quartier un lieu de destination et non plus seulement de transit.

Les éléments forts du paysage, que constituent les lisières arborées et le Lertzbach, seront renforcés et serviront de support à un paysage de trames qui assurera l'interpénétration de la ville centrale et de la nature périphérique au sein d'un projet écosystémique.

2.2.2.2 - Site de l'opération

L'opération est située au Sud de la RD105. Elle exclut de son périmètre la butte artificielle du Baggerloch, issue d'apports de matériaux d'origines diverses et identifiée comme site pollué.

L'aménagement du Quartier du Lys, dont une partie est déjà bâtie, nécessitera une large opération de restructuration urbaine, allant de pair avec une requalification des espaces publics déjà partiellement engagée dans le cadre de la création du boulevard de l'Europe et de la mise en place de la ligne 3 du tramway bâlois jusqu'à la gare de Saint-Louis.

2.2.2.3 - Programme de l'opération

L'opération consiste à aménager cette zone avec les fonctions suivantes :

- Aménagements de voiries et aménagements paysagers ;
- Nouveau quartier urbain à vocations multiples pour un maximum de 150 000 m² de surface de plancher, regroupant :
 - Des pôles de formations supérieures ;
 - Des activités tertiaires et de recherche ;
 - De l'hébergement ;
 - Des logements ;
 - Une ou plusieurs résidence(s) hôtelière(s).
 - Des équipements publics (hôtel d'agglomération, pôle start-up)
 - Des espaces de commerces ou de loisirs

Le maître d'ouvrage a décidé d'utiliser la procédure de Zone d'Aménagement Concerté [ZAC] pour cette opération.

Les études préalables, menées dans le cadre du projet de Zone d'Aménagement Concertée initié par Saint-Louis Agglomération permettent d'émettre des premières hypothèses qui devront être confortées, comme le prévoit la réglementation, dans la suite de la démarche.

À défaut d'établir un programme précis, en amont de la concertation, une capacité maximale de 150 000 m² a été évaluée. En première approche, le mix programmatique serait le suivant :

- 46% de bureaux et activités (tertiaire innovant et international, services support, ...) ;
- 20% de Campus (centre de recherche et de développement écoles, formation...) ;
- 25% d'hébergements et de logements (résidences étudiantes, coliving, résidences spécialisées, logements, hôtellerie), soit 700 équivalents logements ;
- 5% pour des services de loisirs et des équipements collectifs
- 3% des surfaces du programme pour un équipement public type hôtel d'agglomération;
- 1% de surfaces commerciales.

La programmation est considérée comme définitive à ce stade et figurera ainsi dans les dossiers de création et de réalisation de la ZAC du Lys, elle pourra néanmoins évoluer dans le temps et fera le cas échéant l'objet d'un dossier de réalisation modificatif. Une mise à jour des incidences sur l'environnement pourra alors être réalisée si elles diffèrent de celles décrites dans la présente version de l'évaluation environnementale.

2.2.2.4 - Planning

La définition de cette opération est actuellement au stade de l'Avant-projet (AVP).

Concertation L 103-2	2021-2024
Dépôt du dossier d'évaluation environnementale de l'opération	T1 2025
Procédure de ZAC (création et réalisation)	2025
Horizon de réalisation	2026-2040

Figure 20: Quartier du Lys - Principales étapes de l'opération et dates prévisionnelles



Figure 21 : Plan masse présenté à la réunion publique du 8 octobre 2024 (groupement Egis / Bik Architecture Grand Est / Sortons du Bois)



Figure 22 : Perspective présentée à la réunion publique du 8 octobre 2024 (groupement Egis / Bik Architecture Grand Est / Sortons du Bois)

2.2.3 - Opérations de mobilité

2.2.3.1 - Opération 5A3F (Maîtrise d'ouvrage CeA²)

2.2.3.1.1 - Objet de l'opération

L'opération 5A3F porte sur :

- L'élargissement :
 - De l'autoroute A35 sur un tronçon de 2,5 km env. entre les échangeurs E36 et E37, en passant de 2x2 voies à 2x3 voies
 - De la RD105 sur un tronçon de 1,3 km env. entre le giratoire du Frêt et le carrefour du cimetière, en passant de 2x1 voie à 2x2 voies
- Le réaménagement des échangeurs :
 - E36 avec la création d'un giratoire et la modification de deux bretelles existantes
 - E37 avec la création de 2 nouvelles bretelles, la modification de 2 bretelles existantes et la création d'une collectrice côté Est de l'A35
- La création d'une voie d'entrecroisement pour chacun des sens de l'A35 entre l'E36 et l'E37
- La transformation de la RD105 avec aménagement de carrefours à feu et d'une piste cyclable sur une partie du linéaire

² Communauté Européenne d'Alsace

- La création d'une passerelle modes doux au-dessus de l'A35
- Le périmètre de l'opération représente 29 ha environ. L'étude de la géométrie des bretelles de l'autoroute A35 a été réalisée sur la base du guide VSA 90/110 et celle de la RD105 a été reprise sur la base du guide VSA 70.



Figure 23 : État initial de l'opération SA3F

La Figure 24 présentent les caractéristiques des infrastructures routières à l'état projeté :



Figure 24 : État projeté de l'opération 5A3F

Les travaux de l'opération 5A3F ont démarré en 2024, et seront terminés en 2028. Les travaux sont divisés en en tranche, comprenant chacun un phasage.

Ci-après le phasage des 2 premières tranches de travaux :

- TRANCHE 1 Élargissement A35 et RD105 Ouest :
 - Phase 1 : mai à septembre 2024
 - Structuration du terre-plein central de l'autoroute qui a été réalisé cet été pour permettre la déviation de la circulation d'A35 pendant les phases ultérieures et le maintien en permanence des 2x2 voies de circulation pendant toute la durée des travaux
 - Travaux préparatoire sur la RD105 : Renforcement côté Dud de la RD105 dont les travaux ont eu lieu au mois de septembre pour permettre le décalage de la circulation de la RD105 côté Sud et la réalisation des travaux d'élargissement côté Nord
 - Début des travaux de la passerelle piétons-cycles : ces travaux ont pris du retard car les études d'exécution de cet ouvrage sont très complexes. Les 1ers travaux sont prévus en novembre
 - Phase 2 : octobre 2024 à décembre 2025
 - Élargissement Nord de la RD105 avec la réalisation des élargissements des 2 ouvrages de la route douanière et à côté de la route douanière
 - Élargissement du côté Est de l'A35 (côté Saint-Louis) avec la modification et création de bretelles de ce côté de l'A35
 - Finalisation des travaux de la passerelle avec une mise en service prévue fin décembre 2025 (si pas d'aléas de chantier...)
 - Réalisation d'un pont provisoire qui permettra la déviation de la RD105 et son maintien en circulation en 2x1 voies pendant toute la durée des travaux : opération coup de poing nécessitant la fermeture de l'A35 pendant 24h sur la période samedi 22h au lundi 5h
 - Réalisation de la déviation de la RD105 et de la nouvelle bretelle A35 Mulhouse vers Hésingue
 - Phase 3 : janvier à octobre 2026
 - Élargissement du côté Ouest de l'A35 (côté EuroAirport)
 - Démolition du pont permettant à la RD105 actuelle de franchir l'A35 : opération coup de poing nécessitant la fermeture de l'A35 pendant 24h sur la période samedi 22h au lundi 5h
 - Assemblage du nouveau pont (ouvrage métallique de type Bowstring) dans les délaissés de l'échangeur autoroutier
 - Mise en place de ce nouveau pont : opération coup de poing nécessitant la fermeture de l'A35 pendant 24h sur la période samedi 22h au lundi 5h
 - Phase 4 : octobre 2026 à janvier 2027 (pas sur la vidéo) :
 - Dépose du pont provisoire
 - Déconstruction de la déviation provisoire
 - Phase 5 : février/mars 2027
 - Travaux de finition sur l'A35 : réalisation de couche de roulement final en pleine largeur de nuit avec basculement de la circulation en 2x1 voie dans le sens opposé
- TRANCHE 2 Élargissement RD105 Est :
 - Phase 1 : juin 2024 à septembre 2025
 - Réalisation d'un nouveau pont ferroviaire pour permettre l'élargissement de la RD105 à 2x2 voies
 - L'ouvrage est préfabriqué sur site
 - Il est ensuite ripé dans sa position définitive sous les voies ferroviaires lors d'une opération coup de poing de 72 h programmée le week-end de Pâques 2025
 - Phases 2 à 4 : octobre 2025 à juin 2026
 - Reconfiguration du carrefour de la gravière
 - Élargissement de la RD105 à 2x2 voies en se connectant sur le nouveau pont ferroviaire
 - Transformation du giratoire du cimetière en carrefour à feux à îlot central

La tranche 3 consiste en l'élargissement de la bretelle de sortie actuelle de l'EuroAirport dans le sens Mulhouse-> Bâle. La tranche 4 consiste en la réalisation du giratoire Nord du Technoport raccordé sur l'échangeur n°36. Ces 2 tranches ne sont à ce jour pas programmées par le CeA et notamment la tranche 3 qui vient en interface avec le projet NLF EAP.

2.2.3.2 - Extension de la ligne 3 du tramway (Maîtrise d'ouvrage SLA)

2.2.3.2.1 - Description de l'opération

Depuis le 9 décembre 2017, la ligne 3 du tramway de l'agglomération de Bâle dessert le centre-ville de Saint-Louis et sa gare SNCF (terminus actuel de la ligne). La ligne 3 permet aujourd'hui de rejoindre le centre-ville de Bâle en 15 à 20 minutes depuis la gare de Saint-Louis. L'opération Quartier du Lys est déjà desservie par cette infrastructure.

Les opérations d'aménagements décrites précédemment ont conduit à l'opération d'une nouvelle extension de la ligne 3 pour desservir les futures nouvelles entités urbaines. Celle-ci est prévue en deux phases :

- Phase 1 : prolongation d'environ 600 m pour desservir l'Ecoparc 3i. En effet, elle offre un mode de desserte, en assurant une alternative à la voiture, pour les usagers venant de Saint-Louis et de Suisse.
- Phase 2 : prolongation d'environ 2 000 m pour relier l'aéroport de Bâle-Mulhouse. La mise en service dépend des projets prévus dans l'aérogare.

2.2.3.2.2 - Ambition et composantes de l'opération :

Le projet d'extension de la ligne 3 de tramway au-delà de la Gare de Saint-Louis vers l'EuroAirport s'inscrit dans une dynamique d'amélioration de l'offre en transport en commun de Saint-Louis Agglomération et plus largement au sein de l'agglomération trinationale de Bâle, en proposant une desserte du Quartier du Lys, de l'Ecoparc 3I et de l'EuroAirport.

Outre la desserte de ces projets, il contribuera, à plus large échelle, à la facilitation des déplacements des habitants dans le périmètre de l'agglomération trinationale à la limitation de l'impact de la voiture, et constituera une opportunité pour la requalification et la dynamisation des espaces publics traversés.

Il a été soumis à concertation du 8 août au 30 septembre 2016. Le bilan en a été tiré par délibération en date du 23 novembre 2016. Le bilan de la concertation est présenté en annexe 4 du fascicule VI_chap1.

Le projet s'inscrit dans la suite du prolongement de la ligne 3 jusqu'à la gare de Saint-Louis, qui a été mise en service, le 9 décembre 2017 (voir figure ci-après).

Cette extension fera l'objet d'un projet global en une phase, depuis la gare de Saint-Louis jusqu'à l'aéroport.

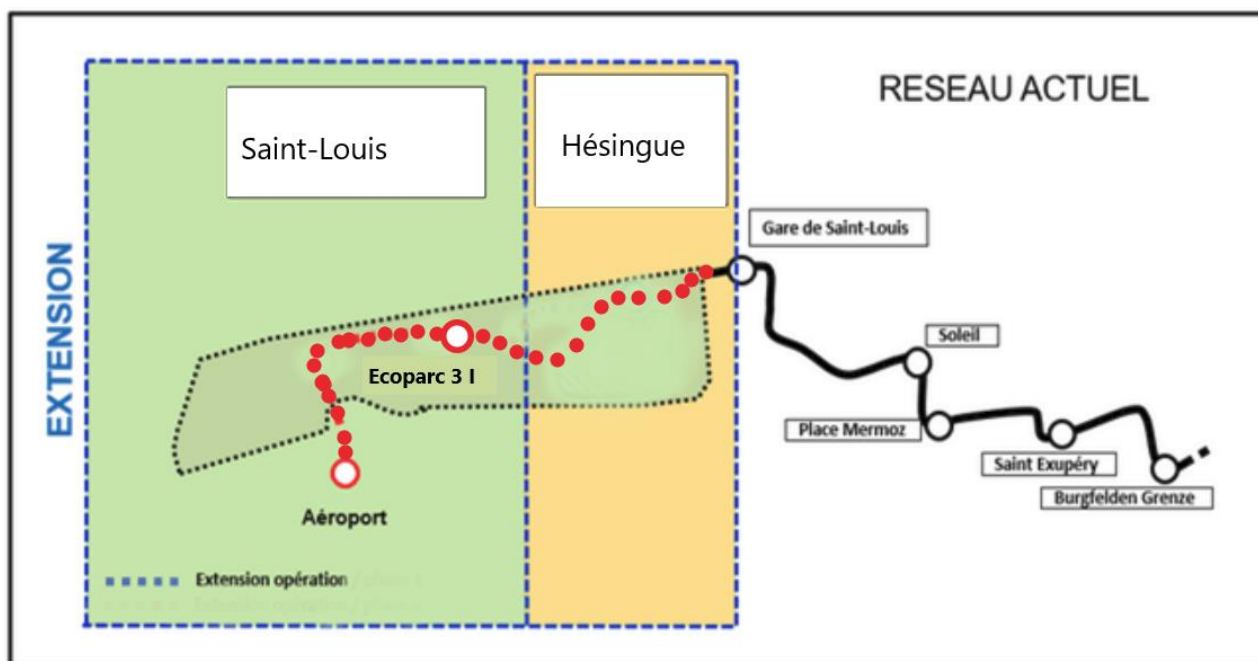


Figure 25 : Schéma descriptif de l'extension de la ligne 3 du tramway

2.2.3.2.3 - Emprise

Le projet d'extension de la ligne 3 du tramway bâlois prévoit de prolonger la ligne depuis son terminus actuel à la gare de Saint-Louis jusqu'à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, situé à environ 2 kilomètres de la gare de Saint-Louis (y compris une boucle de retournement).

Le tracé commence au droit du pôle d'échange de la Gare de Saint-Louis, s'insère entre le nouveau parking (P+R Gare) et le talus de la ligne SNCF Mulhouse/Bâle, avant de se prolonger par un franchissement de la RD105 par un ouvrage implanté à l'Ouest du pont ferroviaire actuel. Il se prolonge jusqu'au Parvis de l'aéroport, via l'Ecoparc 3i où sera créée au moins une station de desserte.

La création d'un ouvrage d'art en franchissement de la RD105 permet de supprimer les conflits entre le Tramway et la RD105, axe structurant du territoire. Il permettra également le passage d'une piste cyclable et d'une large voie piétonne vers l'Ecoparc 3i. Enfin, il permettra d'assurer le franchissement du Liesbach.

Son tracé est prévu sous l'ouvrage de la Nouvelle Liaison Ferroviaire.

2.2.3.2.4 - Planning des procédures

À ce stade, le planning de l'extension du tram 3 n'est pas défini et sera précisé dans une version ultérieure de la présente étude d'impact, support de l'Évaluation Environnementale.

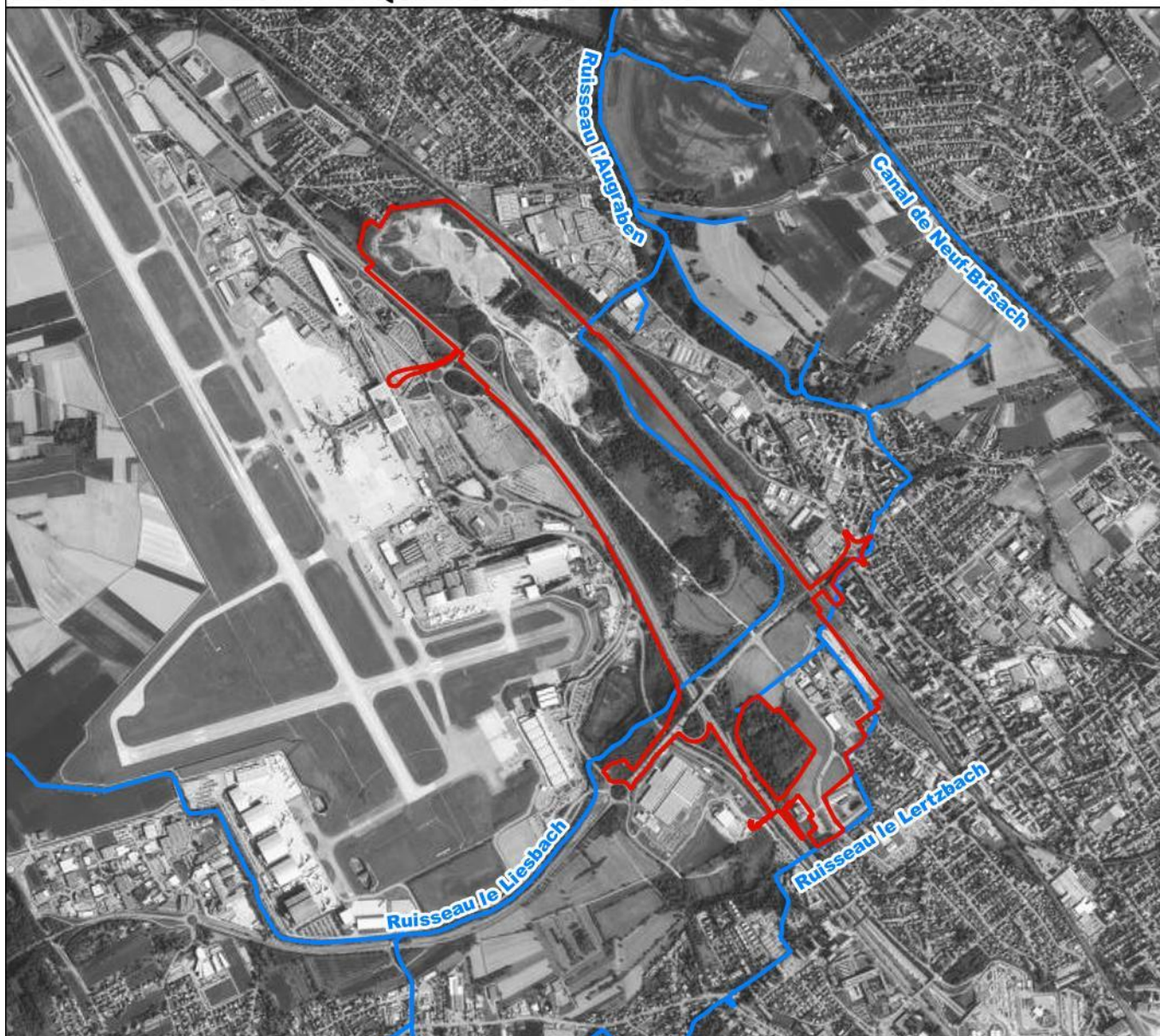
3 - ENJEUX TRANSVERSAUX

3.1 - Prise en compte des cours d'eau (Liesbach et Lertzbach)

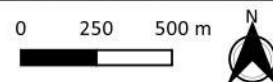
Cette thématique est détaillée dans le fascicule II.

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

RESEAU HYDROGRAPHIQUE AUX ABORDS DU PROJET



- Tronçons hydrographiques
- Périmètre projet Euro3Lys



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

EURO3LYS
POLES DE CROISSANCE
SAINT-LOUIS
SAINT-LOUIS
Agglomération
Terres d'avenir
sers
Service des Espaces Ruraux
egis
BANQUE des TERRITOIRES
brownfields
SERUE
INGENIERIE

Figure 26 : Réseau hydrographique aux abords et au sein du périmètre de projet

3.1.1 - Le Liesbach

Le Liesbach est aujourd'hui un cours d'eau canalisé et artificialisé sur plusieurs tronçons, dont certains entre l'A35 et la voie ferrée. L'histoire de sa canalisation puis du creusement des gravières alentours ont produit une configuration hydraulique antinaturelle.



Figure 27 : Liesbach à l'est du site du Technoport

Le cours d'eau dans sa configuration actuelle a été conçu et réalisé comme un « ouvrage » dans la mesure où il doit remplir des fonctions techniques à l'époque considérées :

- Assurer une capacité hydraulique en crue avec sa section trapézoïdale qui ne varie que très peu sur son parcours ;
- Accélérer l'écoulement du cours d'eau sur une très petite portion, lui permettant de passer sous le faisceau ferré existant (d'où la pente raide de l'ouvrage) ;
- Artificialiser les berges en moellons pour les stabiliser et limiter le développement de végétation spontanée et l'entretien qu'elle induirait.

3.1.2 - Le Lertzbach

Le Lertzbach prend sa source à Hagenthal-le-Haut, traverse Hégenheim avant de constituer la limite Sud du quartier du Lys, entre l'A35 et le faisceau ferré. En aval, il conflue avec le Liesbach avant d'abreuver la petite Camargue Alsacienne.

Le débit du Lertzbach est régulé par plusieurs ouvrages en amont du site. Sa hauteur d'eau est ainsi limitée à quelques décimètres et ce dernier se retrouve encaissé dans un petit lit graveleux.



Figure 28 : Le Lertzbach (Source : Urban Act – Juin 2017)

Le cours d'eau présente une diversité de faciès au cours de sa traversée du Quartier du Lys, tant en termes de gabarits que de végétation. Son milieu ne présente pas d'intérêt écologique particulier mais possède un rôle dans l'épuration de ses eaux et dans l'agrément de ses berges, souvent artificialisées.

Le faible espace disponible le long du Lertzbach limite les possibilités de sa renaturation

Les enjeux du projet portent sur :

- L'aménagement de la première portion du Lertzbach pour créer une mosaïque d'habitat en fonction des zones d'inondation et d'exondation ;
- La végétalisation complémentaire sur l'ensemble des berges, adaptée à chaque portion, afin de restaurer son rôle de corridor écologique ;
- La gestion favorisant une végétation diversifiée sur l'ensemble des berges.

3.2 - Prise en compte des éléments écologiques

3.2.1 - Continuités écologiques

La prise en compte des éléments écologiques a fait l'objet d'une attention particulière dès les premières phases de réflexion concernant le projet Euro3Lys. En effet, celui-ci a réservé une place de choix aux continuités écologiques en s'appuyant sur ces dernières lors de la conception des différentes opérations.

Le rôle fonctionnel du site d'implantation du projet tient à la présence de milieux thermophiles avec des formations de pelouses sèches et de prairies mésophiles de fauche et à la présence du Liesbach ainsi que de zones humides périphériques dont l'exutoire est la réserve naturelle de la Petite Camargue Alsacienne. Ce cours d'eau fortement remanié présente actuellement plusieurs obstacles à la continuité écologique.

3.2.2 - Milieu naturel

Au vu de la complexité du projet, avec plusieurs opérations en cours sur une partie de l'emprise du site projet et les phasages liés au développement de chaque opération, il est convenu d'un phasage particulier dans la prise en compte des impacts globaux du projet. Une description de ce point est détaillée dans le chapitre spécifique du Fascicule III.

Conformément aux textes en vigueur, des versions ultérieures successives viendront préciser les données et les incidences des opérations à l'occasion des divers dossiers d'autorisation. Ainsi, les modalités de détail de l'extension du Tramway ne seront définies qu'ultérieurement et l'état à prendre en compte sera celui résultant des premières phases du projet Euro3Lys.

Les impacts abordés constituent autant les impacts génériques en phase chantier que ceux en phase exploitation. Les impacts spécifiques aux espèces protégées pourront être précisés, en tant que de besoin, dans les procédures spécifiques à chaque opération (ex : dossier d'autorisation environnementale unique comportant, notamment une demande dérogation au titre des espèces protégées).

3.3 - Caractéristiques physiques du projet Euro3Lys

Les caractéristiques physiques du projet Euro3Lys sont détaillées dans le chapitre 2 du présent fascicule.

Sur la base des programmations détaillées au point 1.4, les opérations prévoient le développement des surfaces suivantes :

- EcoParc 3i : une estimation prévue d'environ 33 Hectares de surfaces cessibles constructibles à vocation d'activité, dont l'aménagement est prévu grâce à un permis d'aménager.
- Quartier du Lys : environ 150 000 m² de surfaces de plancher sur une surface de 23.2 hectares d'un seul tenant dont l'aménagement est prévu sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté.

3.4 - Caractéristiques opérationnelles du projet Euro3Lys

3.4.1 - Modalités de fonctionnement du site

Le projet Euro3Lys est conçu pour présenter une cohérence d'ensemble par rapport aux différents flux d'utilisateurs qu'il aura vocation à accueillir.

- Le projet s'articule autour d'un maillage de cheminements pour les piétons et les cycles, afin de lui permettre de constituer un ensemble urbain intégré depuis la gare, dans le prolongement du cœur de ville de Saint-Louis.
 - Dans le cadre de l'extension du tram, une piste cyclable sera aménagée depuis le Quartier du Lys, franchira la RD105 pour se poursuivre jusqu'au nord de l'EcoParc et se prolonger au niveau du Chemin du Hellhof, pour rejoindre la Petite Camargue Alsacienne.
 - L'opération 5A3F intègre la réalisation d'une passerelle de franchissement de l'autoroute A35 permettant à terme de relier l'Ouest de l'agglomération et le Technoparc à la gare de Saint-Louis via le Quartier du Lys.
 - Le projet est conçu pour assurer une fluidité des transports utilitaires et de sécurité :
- En matière de sécurité incendie, l'ensemble des opérations EcoParc 3i et Quartier du Lys sera défendu selon un plan de lutte contre l'incendie arrêté en collaboration avec les pompiers et les centres de secours référents.
- En matière de gestion des déchets :
 - La gestion des déchets pour les logements/hébergements sera intégrée à celle réalisée par Saint-Louis Agglomération ;
- Les industriels installés sur le site ainsi que le futur site de l'EcoParc seront soumis à une réglementation spécialisée liée à leur activité sur la gestion des déchets

L'ensemble du maillage viaire, des pistes cyclables et des espaces publics seront sous gestion de Saint-Louis Agglomération, sous réserve de la rétrocession conforme.

3.4.2 - Gestion des eaux usées et pluviales

Cette thématique est détaillée dans le Fascicule III.

Les eaux pluviales seront traitées de manière différenciée selon les opérations.

3.4.2.1 - Quartier du Lys

Pour la partie viaire du domaine public, le réseau de gestion des eaux pluviales s'appuiera sur le réseau urbain existant en cherchant à le délester au maximum de ses impluviums par le recours à l'infiltration dans le sol. Toute éventuelle nouvelle collecte d'eaux pluviales sera collectée, traitée via des dispositifs adaptés et rejetées dans le milieu naturel au maximum par infiltration dans le sol.

Pour le reste du quartier du Lys, les porteurs de projets privés devront gérer leurs eaux pluviales à la parcelle.

3.4.2.2 - Ex Technoport – Ecoparc 3i

Pour la voirie de desserte principale de l'Ecoparc 3i, la gestion des eaux pluviales reposera sur un système d'infiltration utilisant des noues aménagées en périphérie de la voirie. Ce dispositif permettra de réduire la charge sur le réseau 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 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 et qui ne peuvent être alimentée que par les eaux de pluie et de ruissellement.

3.4.3 - Réseaux divers

BESOINS	ECOPARC 3I (EX TECHNOPORT)	5A3F	QUARTIER DU LYS	TRAM 3
Electricité	Raccordement au réseau d'électricité	Raccordement au réseau d'électricité	Raccordement au réseau d'électricité	Raccordement 24 KV pour la mise en place d'une place sous station électrique 600V
Gaz	-	-	-	-
Eaux pluviales	Collectées, traitées et rejetées dans le milieu naturel au maximum par infiltration dans le sol	Collecte systématique et rejets dans des ouvrages d'écrêtement et de traitement de la pollution	Collectées, traitées et rejetées dans le milieu naturel au maximum par infiltration dans le sol	-
Eaux usées	Pris en charge par le réseau public d'assainissement	-	Pris en charge par le réseau public d'assainissement	-
Eau potable	Raccordement au réseau d'eau potable	-	Raccordement au réseau d'eau potable	-
Téléphonie et fibre	Raccordement aux réseaux ORANGE et ROSACE	-	Raccordement aux réseaux ORANGE	Raccordement aux réseaux ORANGE et ROSACE
Chauffage urbain	Emprise réservée au réseau sous la voirie	-	Raccordé au réseau urbain si les conditions techniques le permettent	-

4 - CADRE TEMPOREL ET SPATIAL DE LA PRESENTE ETUDE D'IMPACT

4.1.1 - Zoom sur la définition des périmètres d'étude

4.1.1.1 - Périmètres d'étude de l'ensemble de l'étude d'impact

L'**aire d'étude** est la zone géographique (proche ou éloignée) susceptible d'être influencée par le projet.

L'analyse des interactions d'un projet avec son environnement nécessite de choisir une échelle plus large que l'emprise de l'opération. Il importe en effet d'intégrer les secteurs proches ayant des relations fonctionnelles avec le projet, susceptibles d'influencer ou d'être influencés par le projet, d'en subir des impacts (positifs ou négatifs, directs ou indirects).

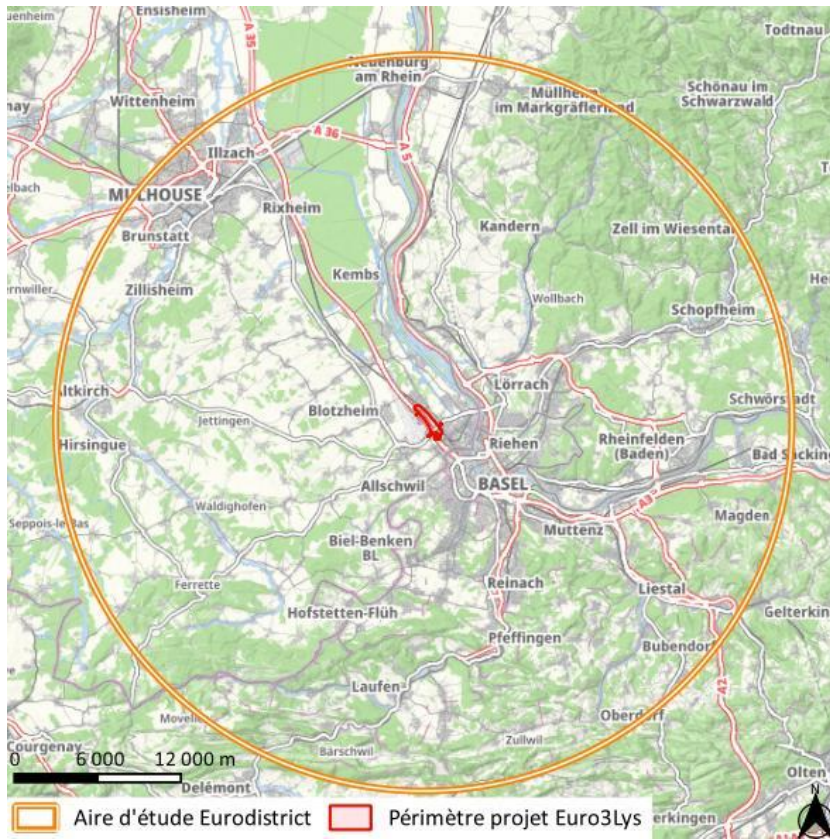
Les facteurs de l'environnement seront donc traités à différentes échelles, selon des aires d'études adaptées en fonction des thèmes abordés.

Au regard du caractère supra communal de l'opération Ecoparc 3I, par son inscription sur le territoire de deux communes, et son intégration dans un projet global (Euro3Lys), la zone d'étude sélectionnée pour établir la mise à jour de l'état initial environnemental ne se restreint pas au seul périmètre de l'opération Technoport-Ecoparc 3i. En effet, en fonction des thématiques traitées, et des enjeux découlant de ces thématiques, la caractérisation des composantes environnementales se fait à différentes échelles :

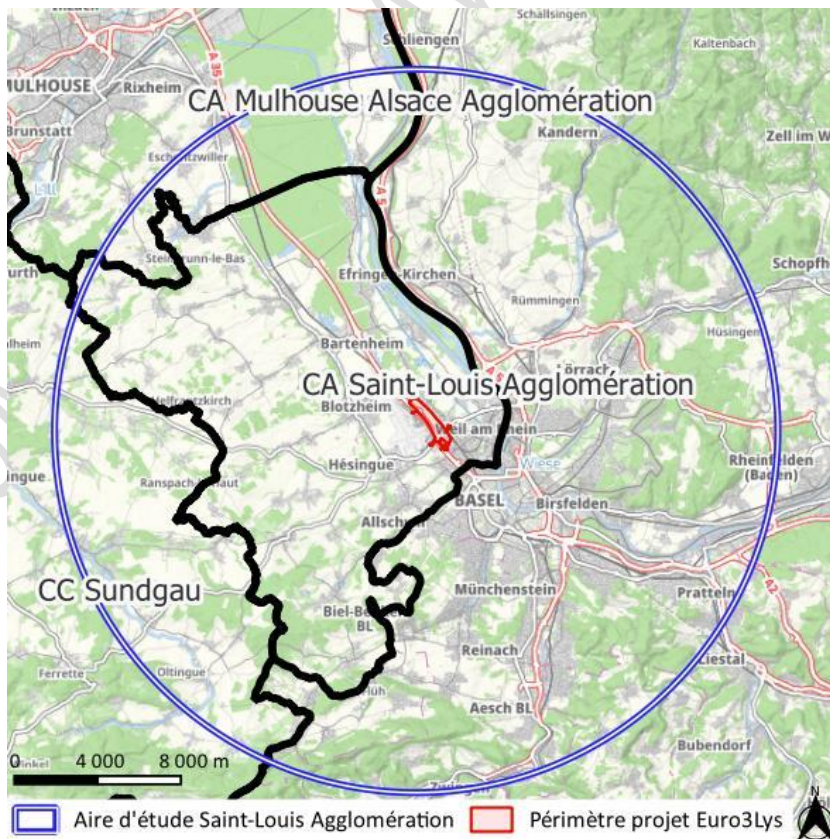
- À une échelle élargie correspondant à l'Eurodistrict Trinational de Bâle, par l'étude de certaines thématiques considérées à une échelle plus large
- À un niveau intermédiaire, couvrant plus largement la Communauté d'Agglomération de Saint-Louis, ce qui permet d'aborder des thématiques plus globales dont les interactions ne peuvent pas être confinées à des limites parcellaires précises
- À un niveau local, communal
- À l'échelle du projet global Euro3Lys et à ses abords immédiats
- À l'échelle de l'opération, certaines thématiques nécessitant, pour permettre une compréhension des fonctionnalités et des enjeux s'y rapportant, d'être étudiées selon un périmètre rapproché, celui de l'opération.
 - À l'échelle des opérations, élargie d'une zone tampon : En fonction de certaines thématiques (notamment sur le volet écologique), lorsque les enjeux, sans être évalués à l'échelle du projet, nécessite une prise en compte plus large que la simple échelle de l'opération.

Cette quintuple approche, en fonction des thématiques, permet de réaliser une évaluation environnementale complète, prenant en compte les spécificités locales et régionales ainsi que les interactions globales essentielles de chaque opération et des opérations entre elles dans le cadre du projet global Euro3Lys.

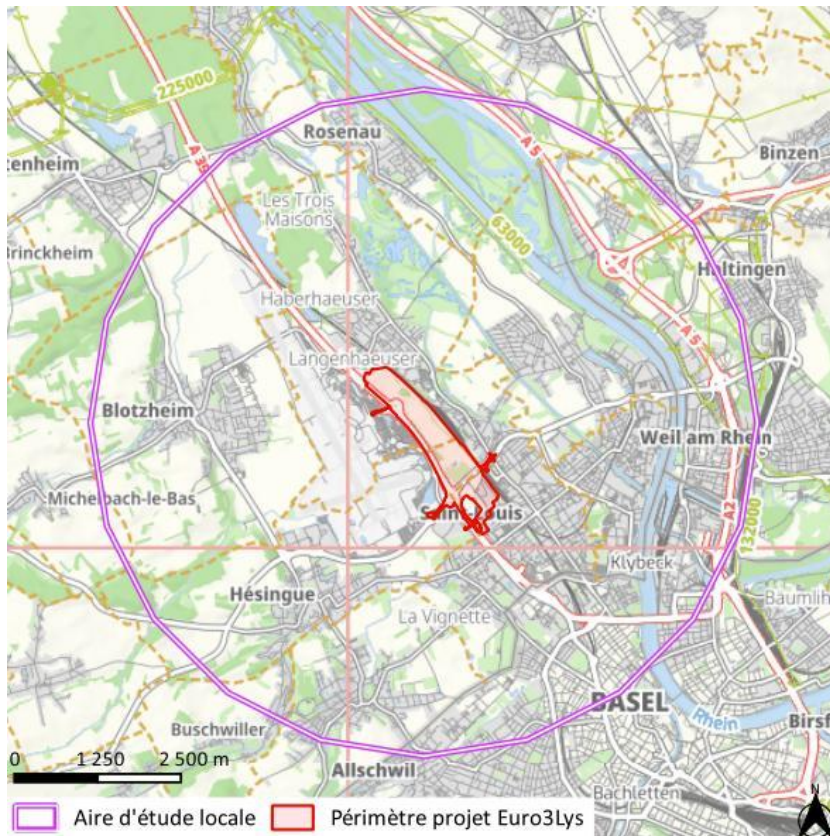
Les différents périmètres d'étude sont représentés ci-dessous :



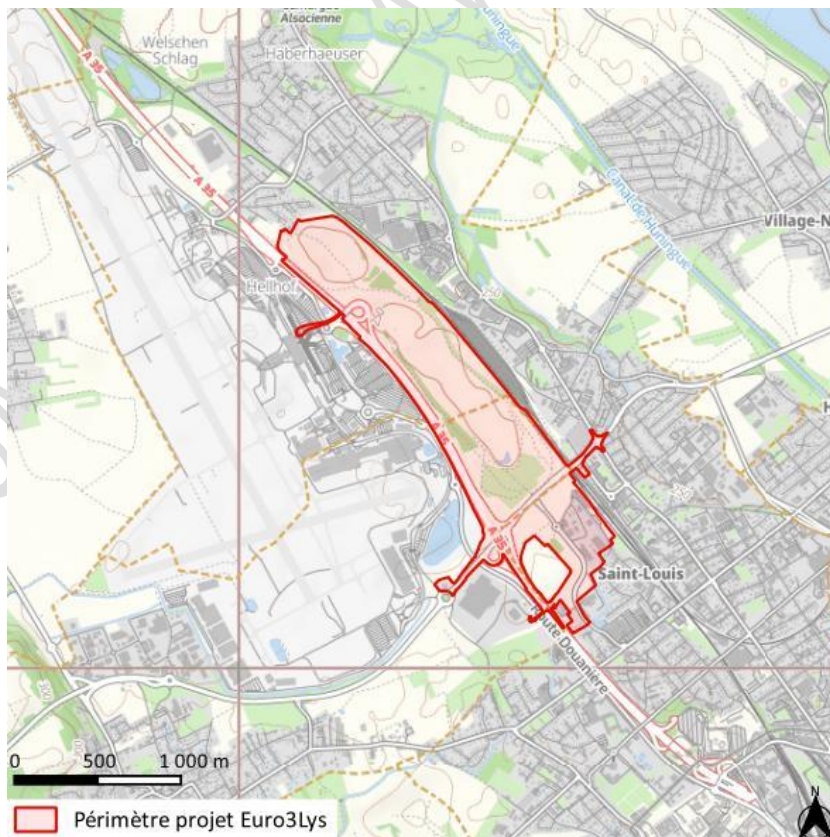
Périmètre d'étude : Échelle élargie



Périmètre d'étude : Niveau intermédiaire

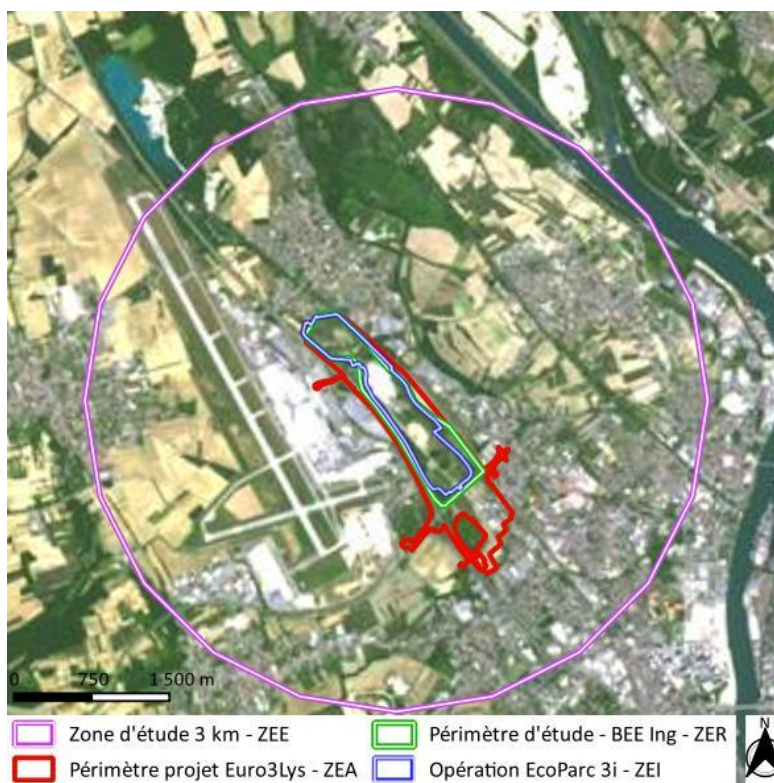


Périmètre d'étude : Niveau local



Périmètre d'étude : Échelle du projet

- **La zone d'étude éloignée (ZEE)** délimitant le périmètre de collecte des données bibliographiques sur le milieu naturel et synthétisées sur des rayons de 3 à 5 km (Natura 2000) autour de la ZEI. L'élargissement de la zone d'étude permet d'augmenter la connaissance du secteur étudié et de mieux analyser les résultats obtenus.

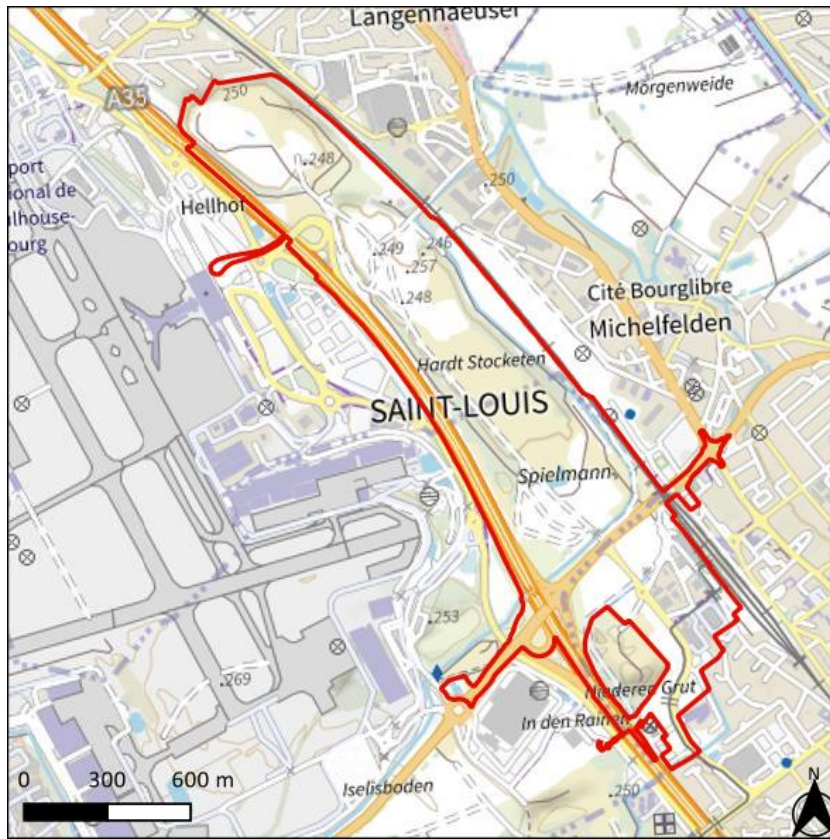


Périmètre d'étude pour le volet écologique

4.1.2 - Zoom sur l'articulation des différents périmètres du projet et des opérations

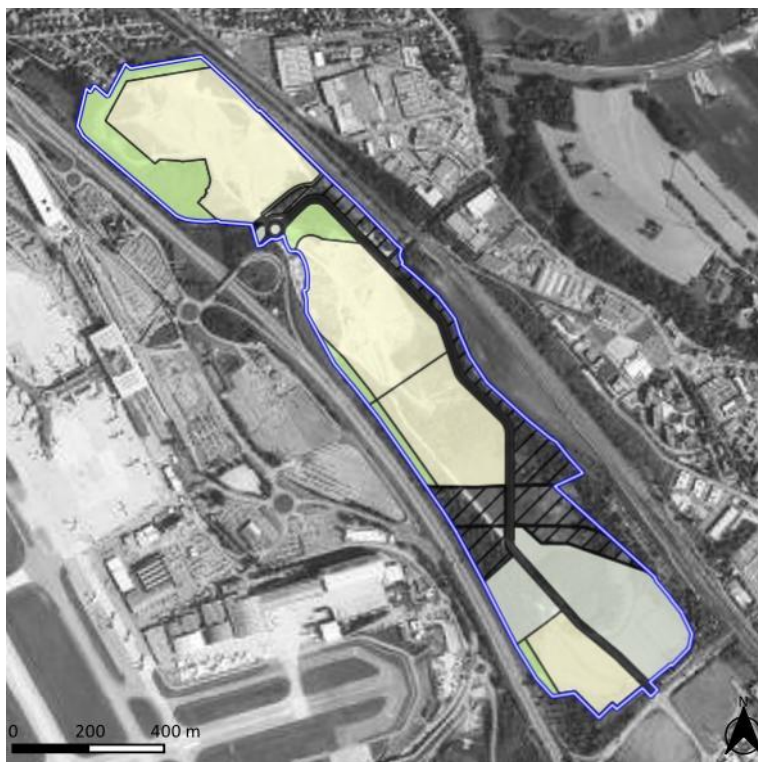
Le projet global Euro3Lys regroupe plusieurs opérations qui s'articulent au sein d'un périmètre global. Les périmètres au sein de ce projet ont été redéfinis progressivement pour répondre aux évolutions des études, des besoins fonctionnels, des opérations ; des objectifs environnementaux et socio-économiques, ainsi que des projets connexes ayant une incidence géographique, temporelle ou fonctionnelle, qu'ils soient liés ou non au projet global.

Vue d'ensemble au sein du périmètre global Euro3Lys :









Le projet global Euro3Lys est constitué des opérations suivantes :

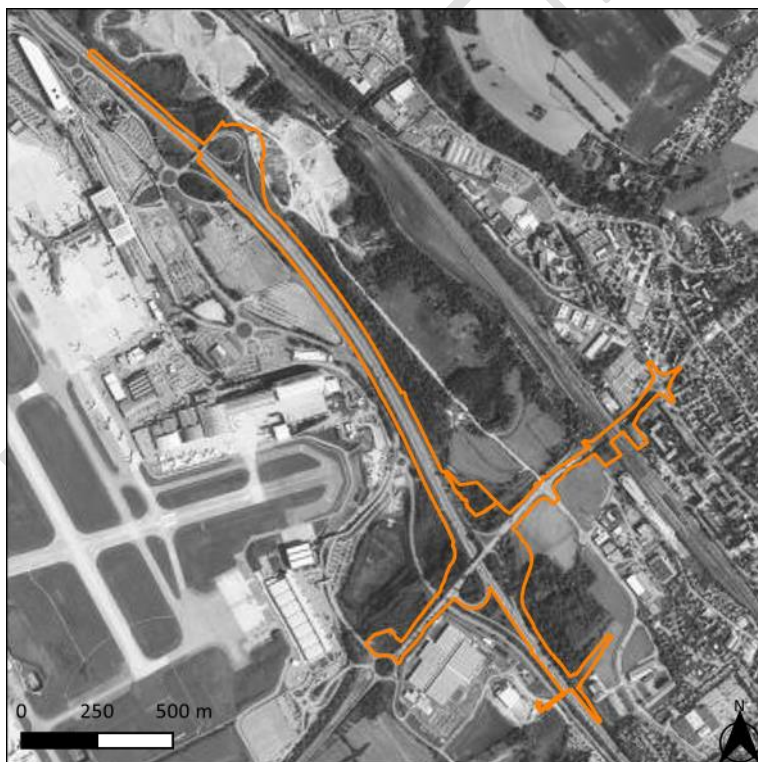
Opération EcoParc 3i



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

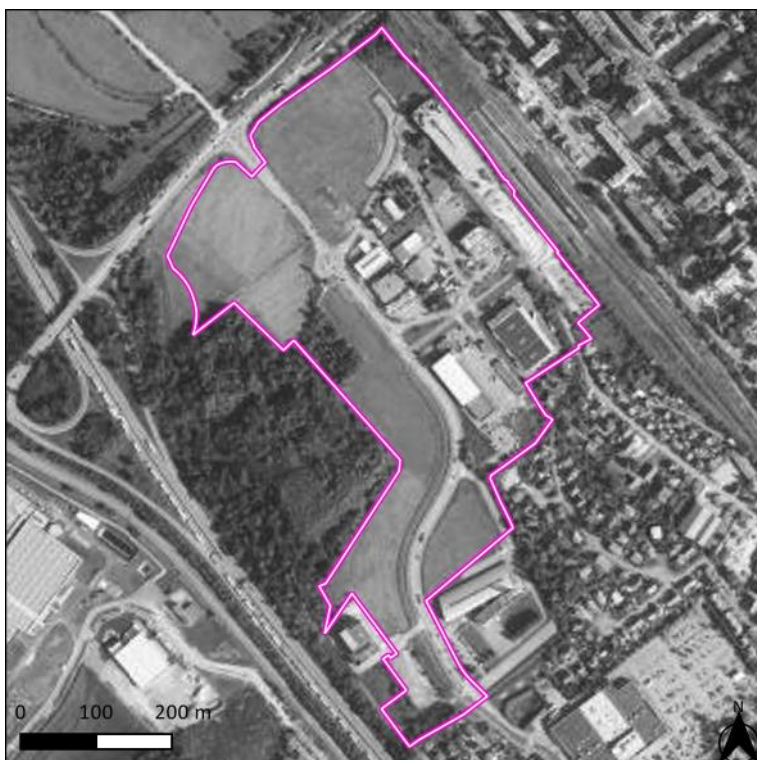
-  Périmètre opération EcoParc 3i
-  Espaces préservés
-  Espaces paysagers cessibles
-  Surfaces connexes
-  Voirie
-  Surfaces constructibles cessibles

Opération 5A3F



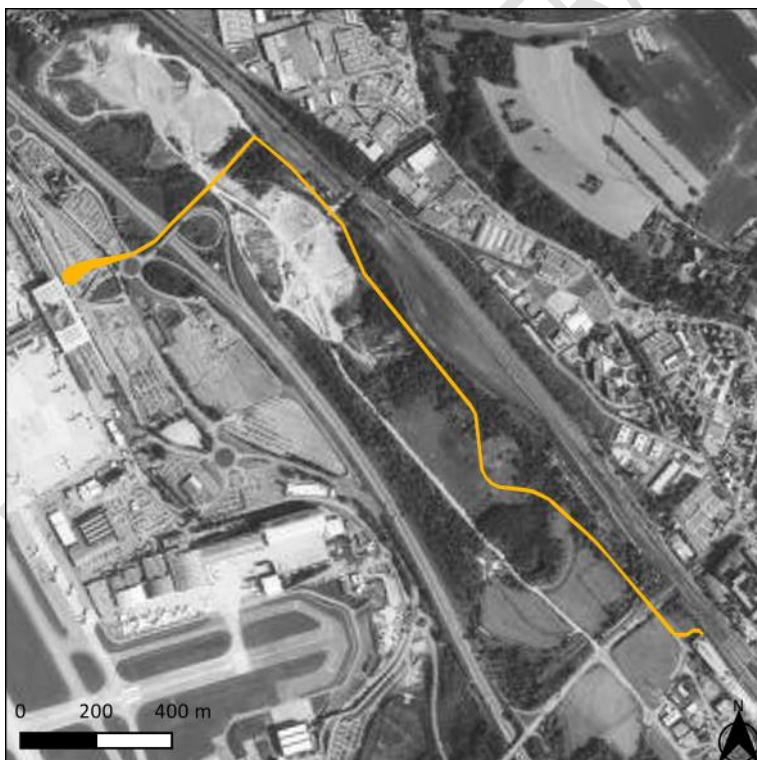
Périmètre de l'opération 5A3F, conformément à l'autorisation environnementale obtenue, après légères modifications au cours de la phase réalisation du projet.

Opération Quartier du Lys



Périmètre proposé dans le cadre de la création de le ZAC, excluant l'emprise du site du Baggerloch

Opération Tram

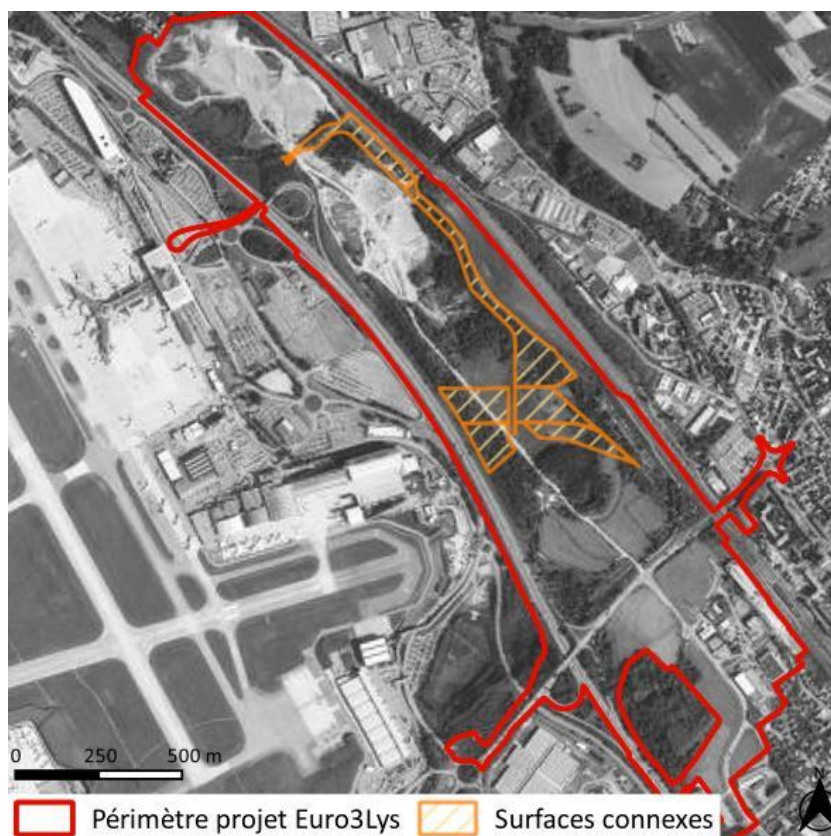


Tracé défini au stade étude préliminaire du projet avec la boucle de retournement au niveau du terminus de l'aéroport.

Les emprises connexes au sein du périmètre global :

En parallèle de ces opérations, le périmètre du projet Euro3Lys inclut des emprises connexes, identifiées comme des enclaves spécifiques au sein du périmètre global. Ces emprises remplissent plusieurs fonctions :

- Projets indépendants ne s'inscrivant pas dans le projet Euro3Lys : la Nouvelle Ligne Ferroviaire (NLF), portée par la SNCF, constitue un projet externe intégré géographiquement mais dissocié fonctionnellement du projet global.
- Petites opérations en dehors du cadre du projet global Euro3Lys (réseaux, infrastructures en projet, emplacements réservés au développement futur de la zone)



Surfaces destinées aux projets connexes dans l'emprise du site Euro3Lys

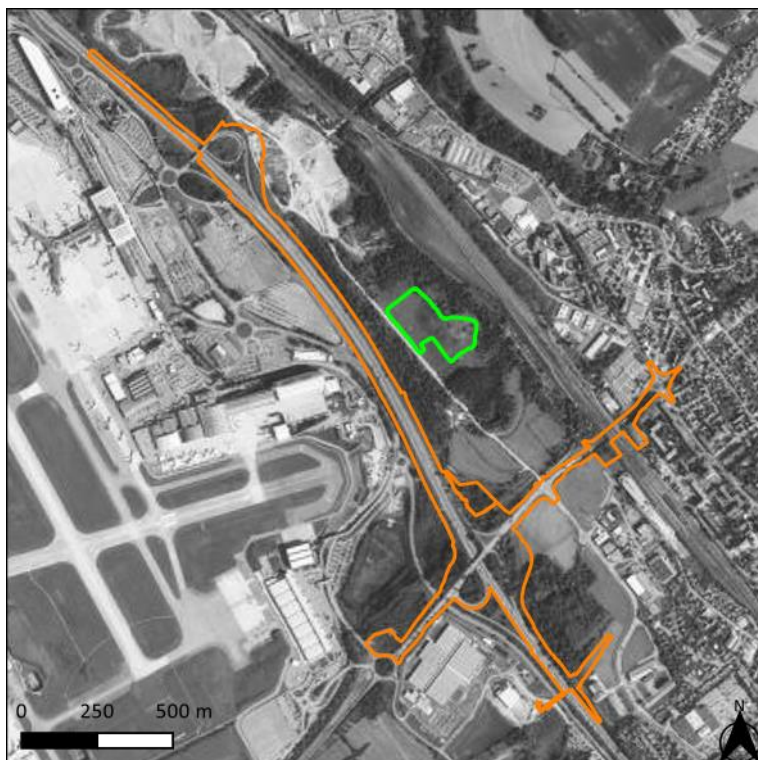
4.1.3 - Zoom sur l'articulation temporelle de l'état initial et de l'étude des incidences du projet global Euro3Lys

Le projet global Euro3Lys 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.

Au sein du périmètre du projet global, sont en cours les activités suivantes :

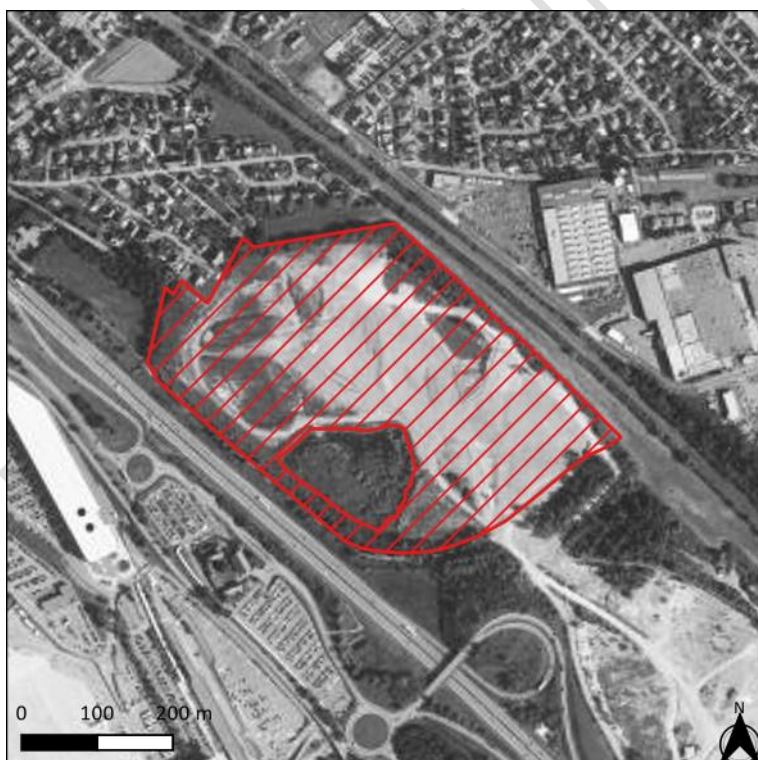
- Chantier en cours de l'Opération 5A3F : Le phasage de cette opération s'étend jusqu'en 2028.
- Stockage temporaire de chantier 5A3F sur l'emprise de l'Opération EcoParc 3i Ce stockage sera maintenu pendant la durée des travaux de 5A3F, jusqu'à leur achèvement prévu en 2028.
- Exploitation d'une ISDI 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 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 : Les travaux débuteraient en 2025, avec une fin d'exploitation projetée pour 2028.



Chantier 5A3F et stockage temporaire :

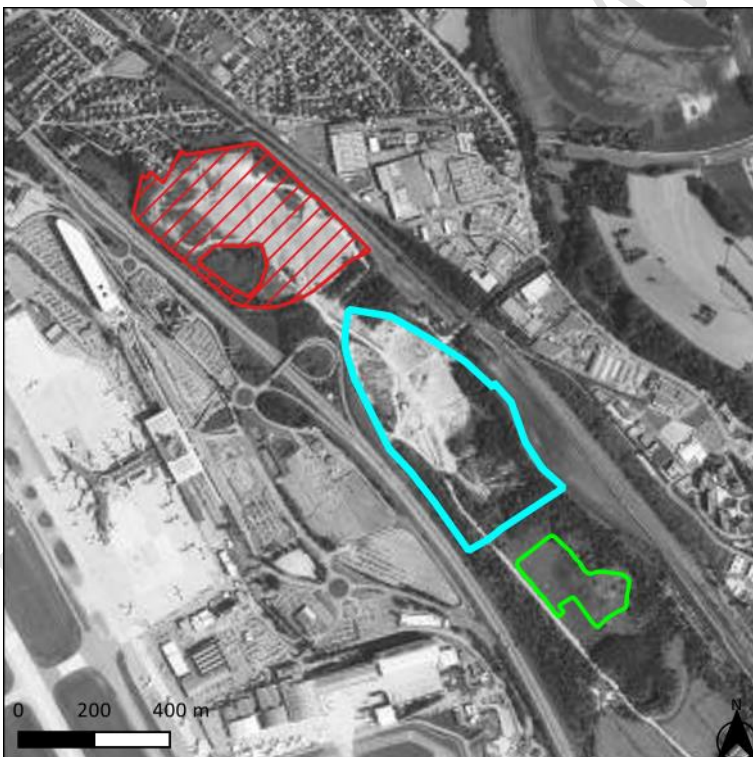
- Opération 5A3F
- Stockage temporaire



Exploitation ISDI de GMR



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



Vue globale des trois emprises sur le
périmètre de l'opération EcoParc 3i

Pour assurer une analyse cohérente et exhaustive des impacts environnementaux, il est essentiel de considérer les différentes temporalités du projet, correspondant aux principales étapes d'exploitation du site avant et concomitamment

à la réalisation des opérations du projet Euro3Lys. Ces temporalités permettent de décrire l'évolution des thématiques environnementales, à la fois dans leur état initial et après la réalisation des différentes opérations en tenant compte de leur transformation due aux exploitations en cours sur le site.

Les temporalités étudiées sont les suivantes :

- T0 (2022-2024) : État initial du site avant. Ce point temporel inclut l'exploitation actuelle de GMR (ISDI au Nord du site) et le chantier 5A3F en cours.
- T0 bis –(2024-2025): État initial après le remblaiement de GMR au Nord du site à la cote de référence 256NGF
- T1 (2028) : Correspond à la fin des travaux de l'Opération 5A3F. Il intègre également la fin de l'exploitation de GMR sur la partie Nord du site et l'achèvement du remblaiement central lié à l'extension de l'ICPE.
- T1-bis : phase de travaux de l'EcoParc 3i et du Quartier du Lys : Phase de l'aménagement des espaces publics (trames viaires)
- T2 (Après 2028): Cette temporalité marque l'achèvement des Opérations de viabilisation des espaces publics du Quartier du Lys et de l'EcoParc 3i. Elle correspond à l'intégration des aménagements finalisés pour ces opérations, soit une temporalité d'analyse des incidences en phase d'existence de 3 opérations
- T3 (à partir de 2035): Correspond à l'achèvement de l'Opération Tram. Une mise à jour de l'évaluation environnementale sera réalisée à cette étape, dans le cadre du dépôt des autorisations nécessaires pour cette opération.

4.1.4 - Synthèse de la prise en compte des thématiques environnementales du projet global Euro3Lys

Thématiques	Temporalité de l'état initial	Périmètre d'étude	Temporalité des incidences permanentes
MILIEU PHYSIQUE			
Climat	T0	Échelle élargie	T2
Topographie	T0, T0bis et T1	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
Géologie	T0	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
Pédologie	T0	Échelle du projet	T2
Hydrogéologie	T0	Échelle intermédiaire	T2
Hydrologie	T0	Échelle du projet	T2
Alimentation en eau potable	T0	Échelle du projet	T2
Autres points d'eau et usages associés	T0	Échelle du projet	T2
Énergies renouvelables	T0	Échelle de l'opération	T2
MILIEU NATUREL			

Enjeux écologiques	T0, T0bis et T1	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
Zones humides	T0 et T1	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
RISQUES ET POLLUTION			
Risques naturels	T0	Échelle élargie	T2
Risques technologiques	T0	Échelle intermédiaire	T2
Pollution du sous-sols	T0	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE			
Démographie	T0	Échelle intermédiaire et locale	T2
Emploi, population active et migrations domicile-travail	T0	Échelle intermédiaire et locale	T2
Logements	T0	Échelle intermédiaire et locale	T2
Équipements publics et culturels	T0	Échelle intermédiaire et locale	T2
Activités économiques	T0	Échelle intermédiaire et locale	T2
Tourisme	T0	Échelle intermédiaire et locale	T2
Agriculture	T0	Échelle intermédiaire et locale	T2
PATRIMOINE PAYSAGER, HISTORIQUE ET ARCHEOLOGIQUE			
Paysage	T0	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
Patrimoine culturel	T0	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
Sites archéologiques	T0	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
FONCTIONNALITE DU TERRITOIRE			
Infrastructures de transport	T0 et T1	Échelle élargie, intermédiaire et locale	T2

Mobilités douces	T0 et T1	Échelle élargie, intermédiaire et locale	T2
Réseaux de service public	T0	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
Trafic routier	T0 et T1	Échelle locale	T2
Déchets	T0	Échelle intermédiaire, locale	T2
DOCUMENTS D'URBANISME			
SCOT et PLU	T0	Échelle intermédiaire, locale	T2
CADRE DE VIE			
Ambiance sonore	T0	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
Qualité de l'air	T0	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2
Pollution lumineuse	T0	Échelle du projet et échelle de l'opération	T2

5 - ANNEXES

Annexe 1. XXX

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE