



<p>COLLECTIVITE TERRITORIALE</p>  <p>SAINT-LOUIS Agglomération Terres d'avenir</p>	<p>SAINT-LOUIS-AGGLOMERATION Place de l'Hôtel de Ville 68300 SAINT-LOUIS 03.89.70.90.70</p>
--	--

**PROJET D'AMENAGEMENT
FRICHE TECHNOPORT**

<p>PORTEUR DE PROJET</p>  <p>BROWNFIELDS 7 rue Balzac 75008 Paris</p>	<p>PARTENAIRE</p>  <p>BANQUE DES TERRITOIRE CAISSE DES DEPOTS 14 boulevard de Dresde 67080 Strasbourg</p>
<p>ARCHITECTE</p>  <p>INTENSITES 5 rue du Pont Mouja 54 000 Nancy</p>	<p>BUREAU D'INGENIERIE</p>  <p>SERUE INGENIERIE 4 rue de Vienne 67300 Strasbourg</p>

**DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN
COMPATIBILITE DE DEUX PLU ET DU SCOT
PIECE N°...**

Mise en compatibilité – Etude d'entrée de ville

INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI	VERIFIE
A	20/02/2025	Première diffusion – dossier minute	CB	HMO

IDENTIFIANT DU DOCUMENT
T:\2024\VR-24-034 Saint-Louis - Technoport\04 Travail\48 APA\2024-06-12-Déclaration-projet-MEC-PLU-SCOT\2024-08-01-Notice de mise en compatibilité\VR-24-034-APA-Notice de mise en compatibilité-Etude Entrée de Ville-IndA.docx

SOMMAIRE

1 -	CONTEXTE DE L'ETUDE D'ENTREE DE VILLE SUR LES TERRITOIRES DE SAINT-LOUIS ET HESINGUE.....	6
1.1 -	Disposition de l'étude d'entrée de ville annexée au PLU de Héringue	7
2 -	PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITE DE L'ETUDE D'ENTREE DE VILLE	8
2.1 -	Etat des lieux.....	8
2.1.1 -	Perception du territoire	10
2.1.1 -	Paysage architectural.....	11
2.1.2 -	Les mobilités	11
2.1.3 -	Contraintes servitudes infrastructurelles.....	13
2.1.4 -	Les nuisances sonores	14
2.1.5 -	Les enjeux écologiques autour du site	15
2.2 -	Mise à jour de l'étude d'entrée de ville via l'opération EcoParc 3i.....	23
2.2.1 -	Qualité de l'urbanisme et des paysages.....	23
2.2.2 -	Sécurité, risques et nuisances	33
3 -	ANNEXE.....	36

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Synthèse de l'étude d'entrée de ville des PLU de Saint-Louis et Héringue (Urban Act).....	7
--	---

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1.	Etude d'entrée de ville existante.....	36
-----------	--	----

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

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

Comme indiqué dans le code de l'urbanisme en vigueur, cette distance est de 100 mètres, mesurés à partir de l'axe de l'infrastructure de transport.

Article L111-6 Code de l'Urbanisme¹ :

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

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

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

- qualité urbaine et paysagère
- qualité architecturale
- intégration des contraintes environnementales et écologiques
- sécurité, risques et nuisances

Le PLU de Hésingue et de Saint-Louis propose cette étude d'entrée de ville.

¹ Version en vigueur au 26/08/2024

1.1 - Disposition de l'étude d'entrée de ville annexée au PLU de Hésingue

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

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

L'étude "Entrée de Ville", initialement conçue pour permettre l'aménagement de la ZAC Technoport, visait à créer un cadre urbain et paysager, en mettant l'accent sur l'insertion paysagère et l'architecture des bâtiments dans un contexte urbain mixte. Cependant, le changement de projet vers une reconversion de la friche Technoport à des fins industrielles, impose **d'adapter les dispositifs prévus dans l'étude à la nouvelle vocation du site.**

En effet, les orientations initiales en matière d'insertion paysagère et de qualité architecturale, pensées pour un environnement urbain mixte, ne correspondent pas aux exigences spécifiques d'un projet industriel. Les bâtiments industriels nécessitent des aménagements et des structures différents, tant en termes de fonctionnalité que d'architecture. De plus, les contraintes environnementales et de sécurité doivent être repensées pour répondre aux besoins d'une zone à vocation industrielle, qui implique des flux logistiques, des espaces de stationnement intégrés aux lots, mais aussi d'autres types d'impacts sur l'environnement au sens large, et des normes de sécurité spécifiques.

Ainsi, une mise à jour de l'étude "Entrée de ville" est nécessaire pour adapter les quatre volets de l'étude - Qualité urbaine et paysagère, Qualité architecturale, Intégration des contraintes environnementales et écologiques, Sécurité - aux nouvelles réalités du projet de reconversion de la friche Technoport. Cette révision permettra de garantir que les aménagements prévus sont en adéquation avec les objectifs industriels tout en respectant les exigences environnementales et en assurant une intégration harmonieuse dans le paysage urbain environnant.

2 - PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITE DE L'ETUDE D'ENTREE DE VILLE

L'étude "Entrée de Ville" s'articule autour de quatre axes majeurs : la qualité urbaine et paysagère, la qualité architecturale, l'intégration des contraintes environnementales et écologiques ainsi que la sécurité.

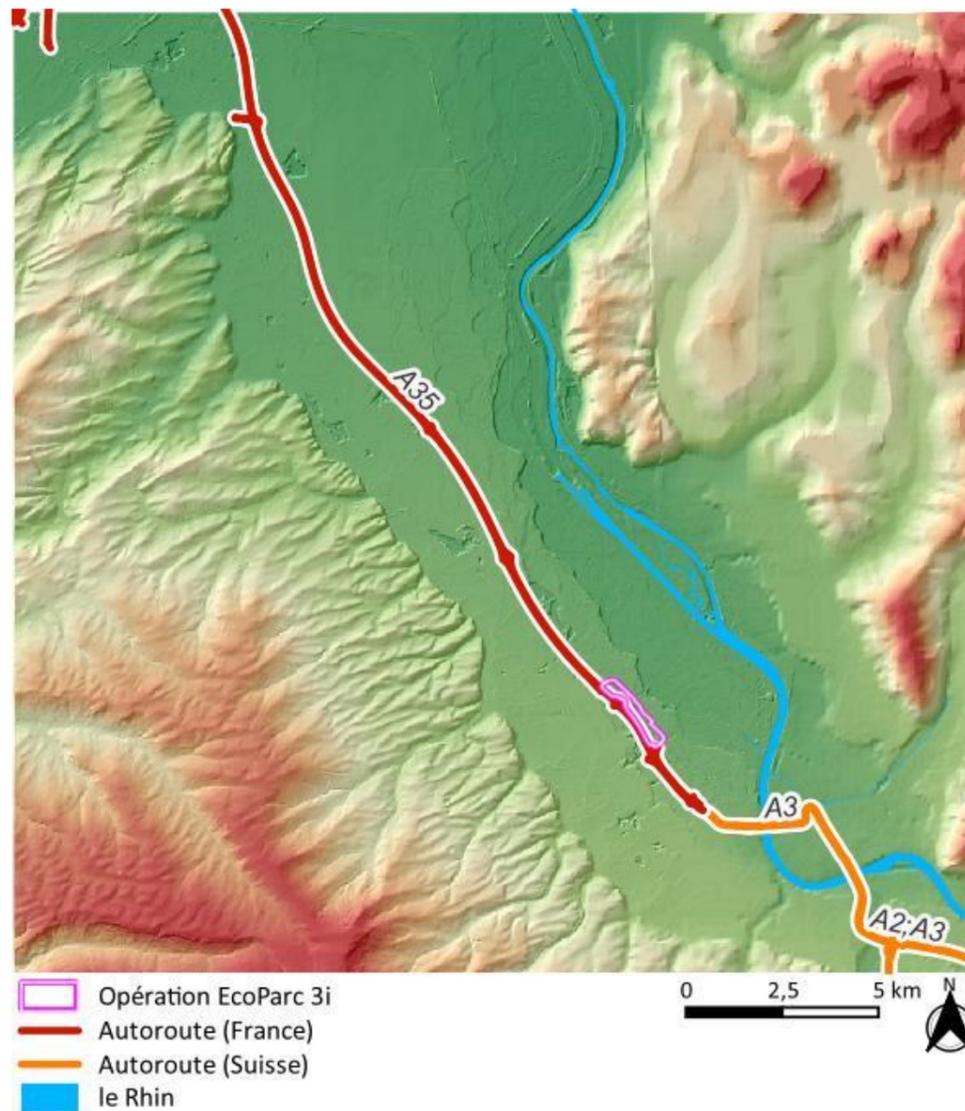
Le présent document actualise les éléments de l'étude existante en intégrant les évolutions liées au développement du projet global Euro3Lys, afin d'adapter son contenu aux nouvelles orientations et enjeux du territoire.

2.1 - Etat des lieux

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

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

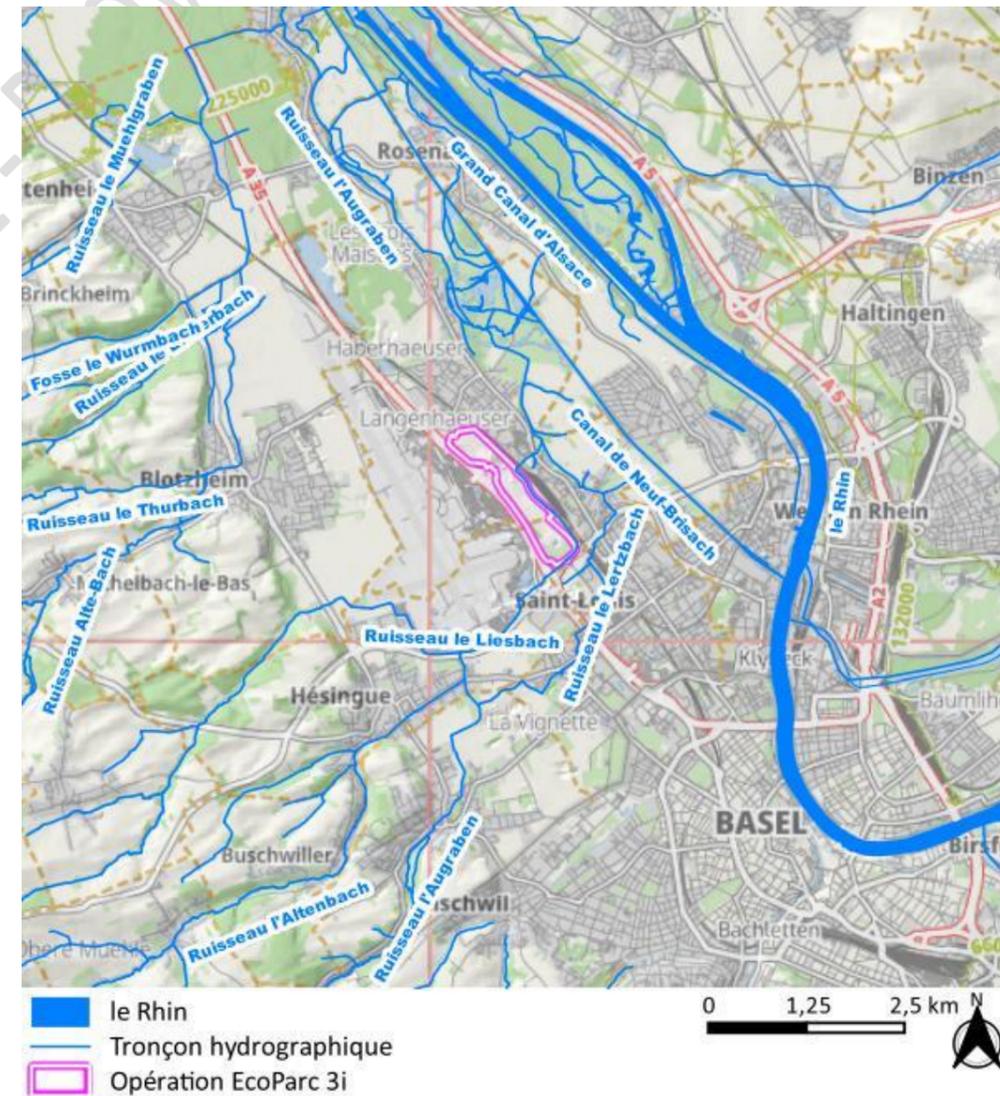
Grand Paysage (topographie) de part et d'autre de l'A35



Données: IGN, BD Topo, BD Alti; OSM

Réalisé le: 2025-02-18

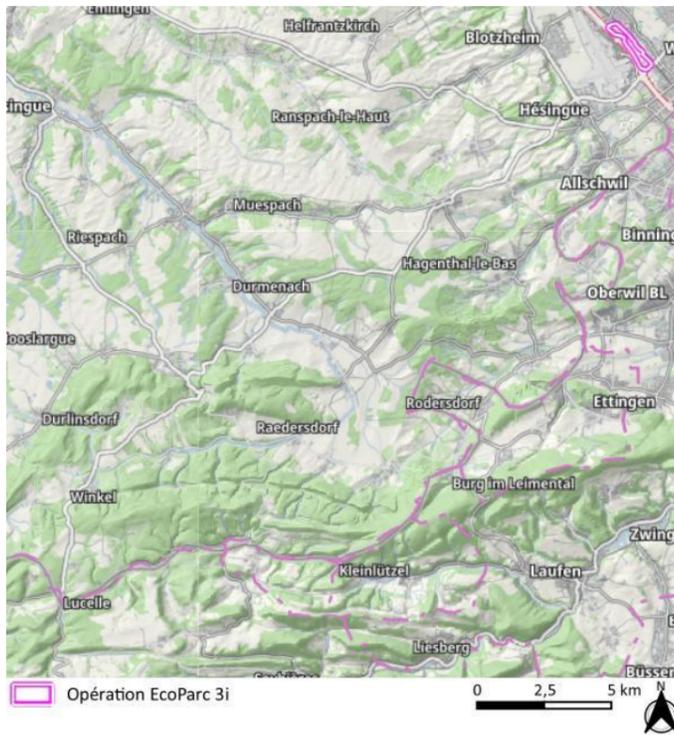
Cours d'eau structurant du territoire



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

Réalisé le: 2025-02-19

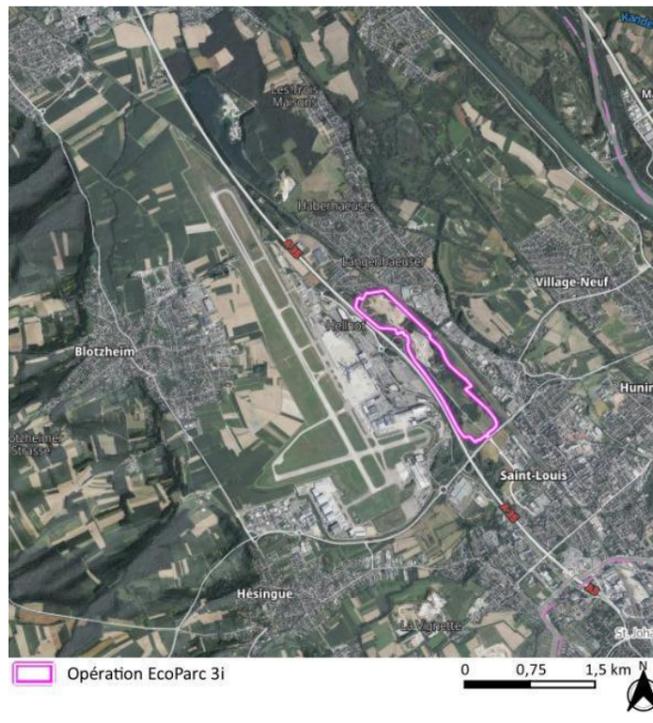
Collines du Sundgau



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

Réalisé le: 2025-02-19

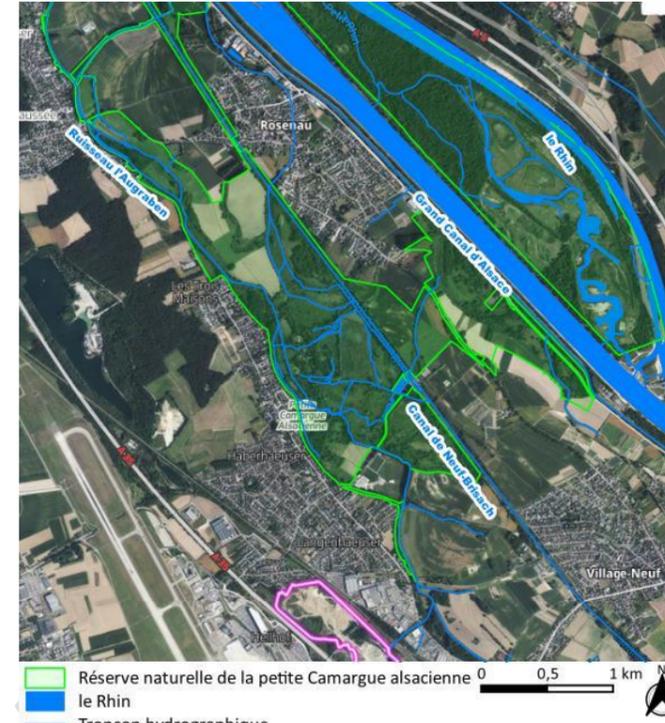
Aéroport



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

Réalisé le: 2025-02-19

Petite Camargue



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

Réalisé le: 2025-02-19

Site de l'EcoParc (Nord)



Données: IGN, BD Ortho; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

Site de l'EcoParc (Sud)



Données: IGN, BD Ortho; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

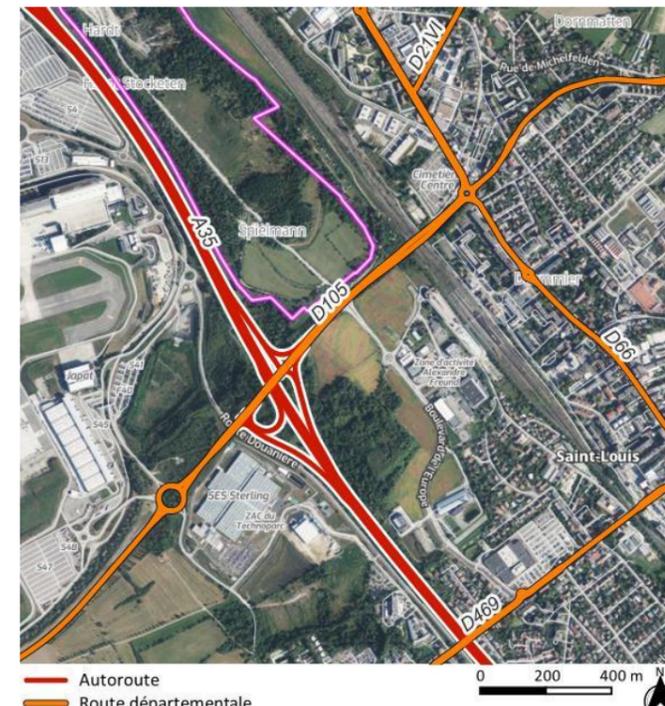
Site du Quartier du Lys



Données: IGN, BD Ortho; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

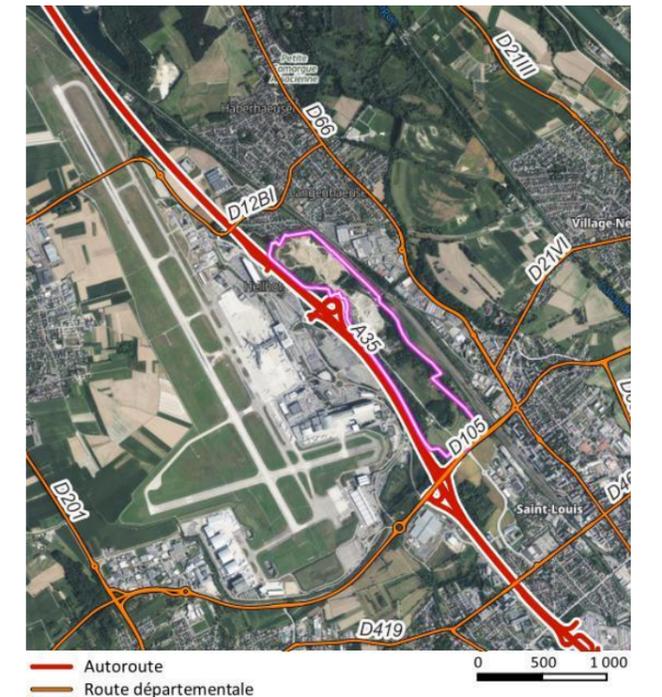
RD105



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

Réalisé le: 2025-02-19

Autoroute A35



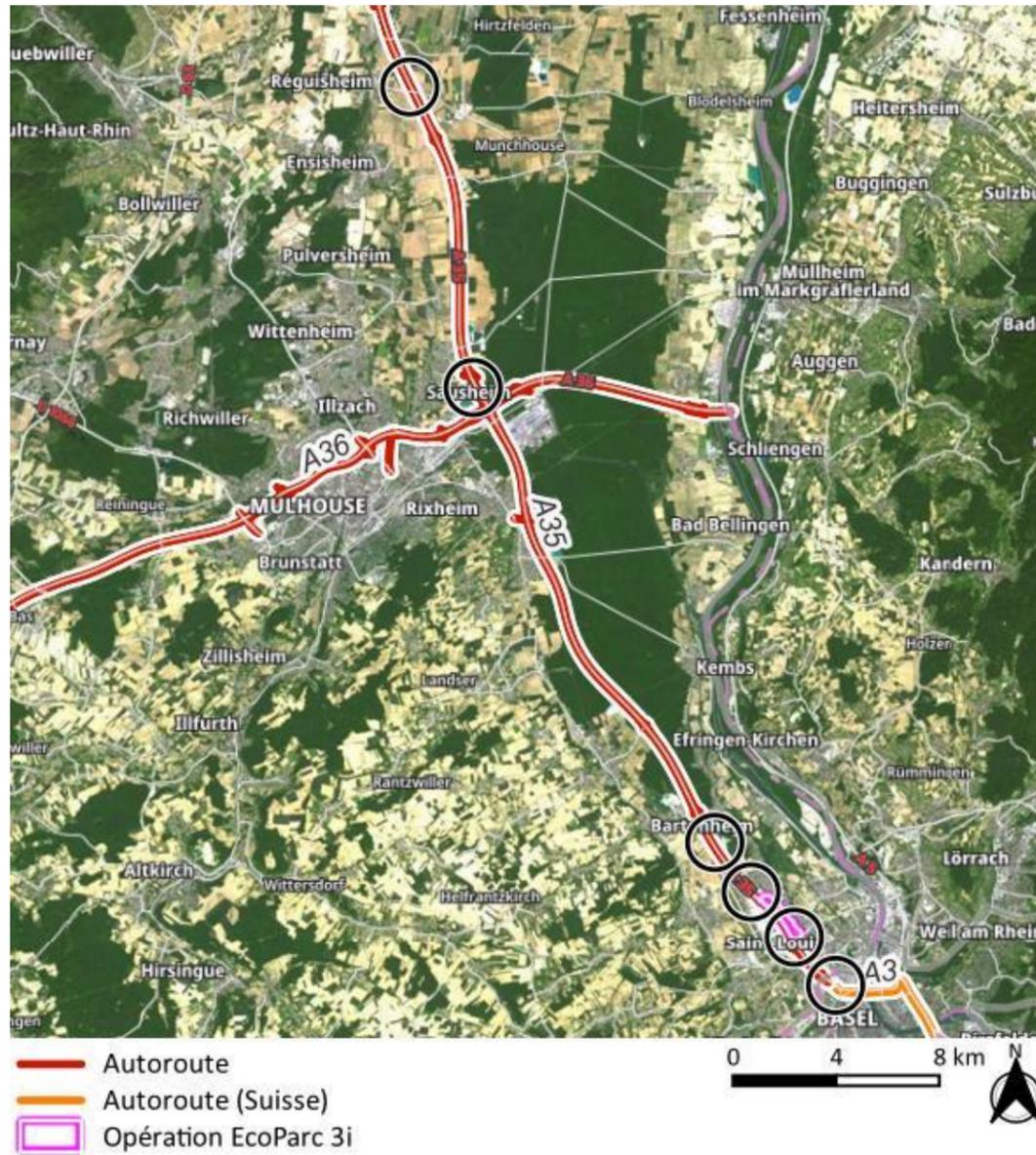
Données: IGN, BD Ortho, BD Topo; Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19

2.1.1 - Perception du territoire

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

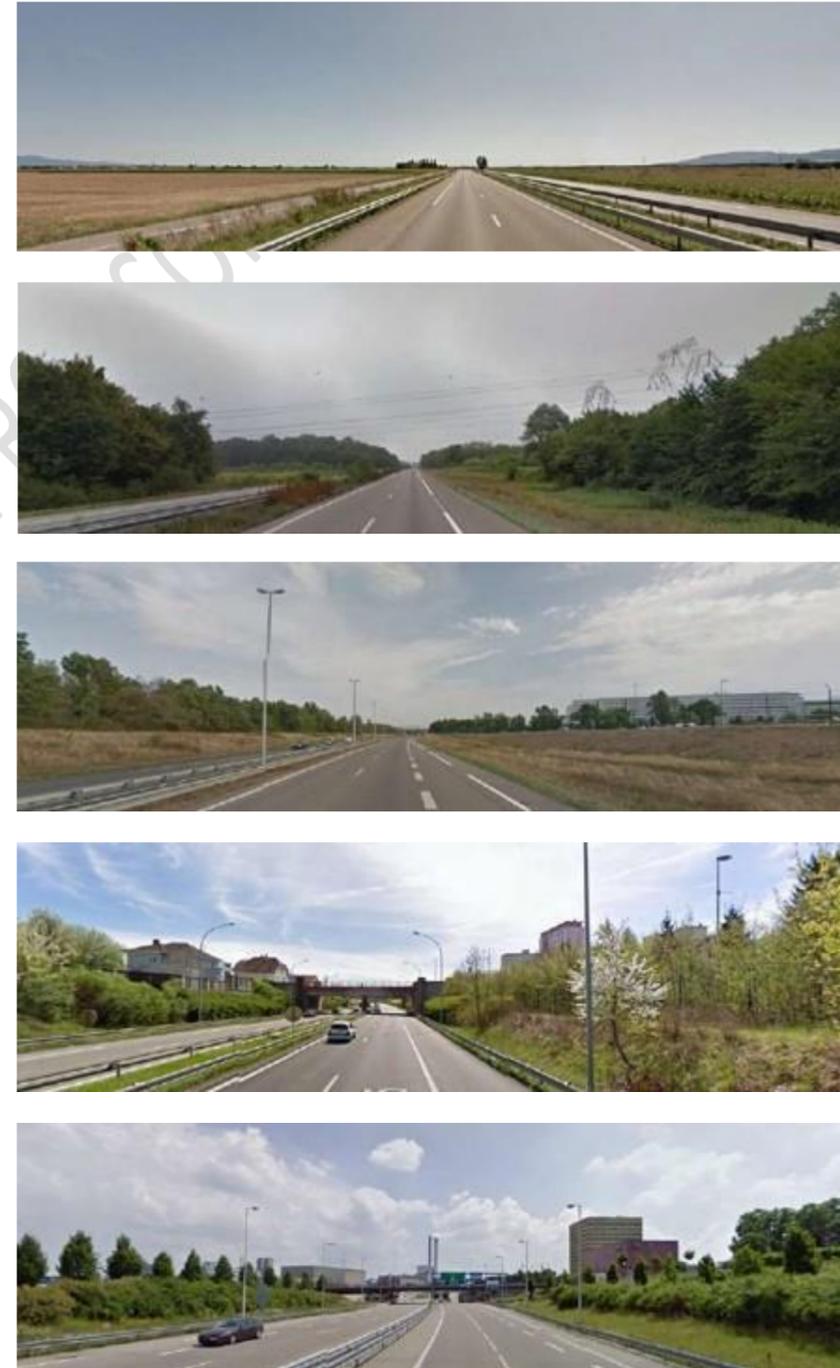
Séquence paysagère le long de l'autoroute A35 (Source: Etude d'entrée de ville – PLU Héisingue et Saint-Louis)



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

Réalisé le: 2025-02-19

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





2.1.1 - Paysage architectural

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

- Des entrepôts et locaux industriels, implantés le long des axes de circulation, notamment ceux associés aux zones d'activités de l'EcoParc 3i et du Technoport.
- Les infrastructures de l'EuroAirport, dont les terminaux, hangars et parkings, qui structurent le paysage visuel en bordure de l'autoroute.

Paysages alentours du site (Source Photo : Etude d'entrée de ville – PLU Hésingue et Saint-Louis)



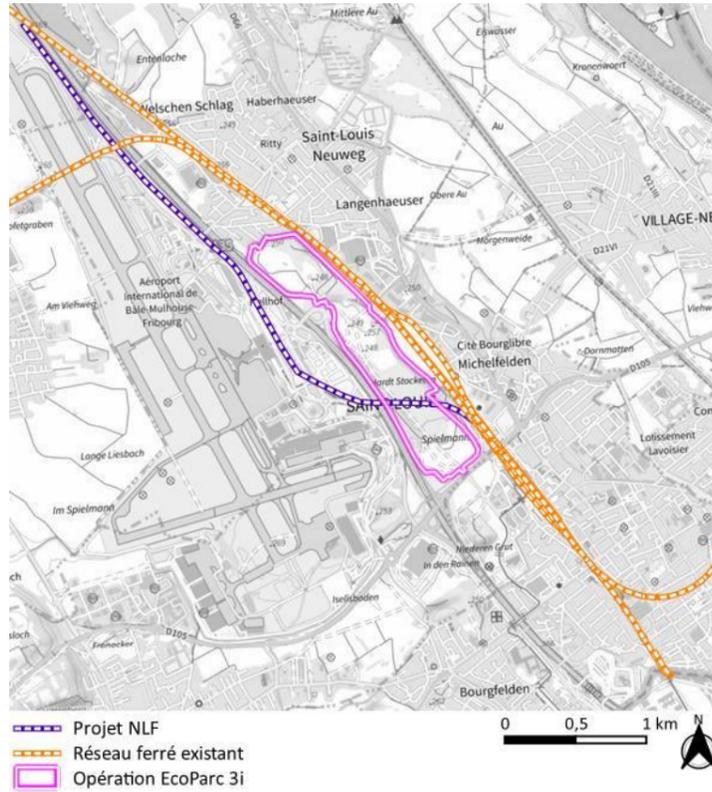
2.1.2 - Les mobilités

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

Les axes principaux

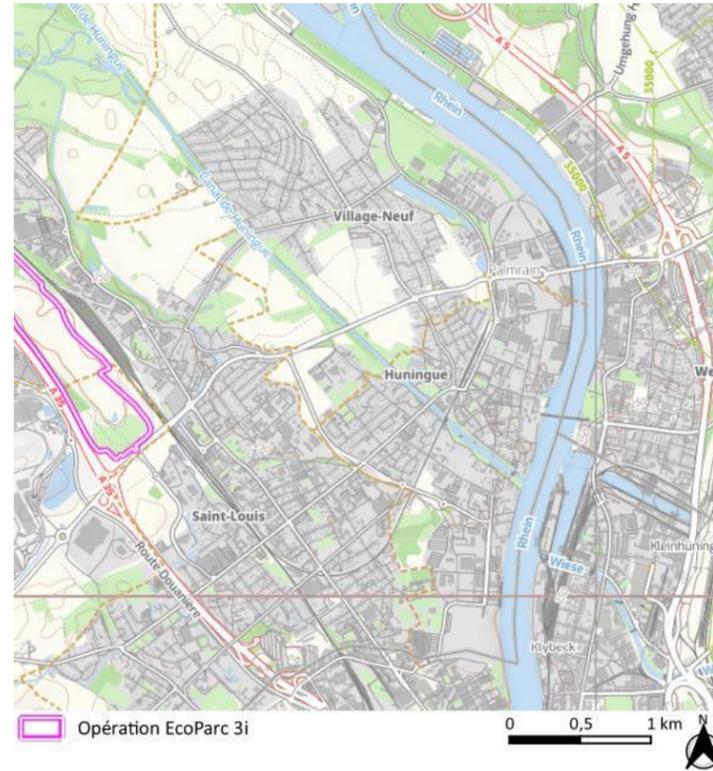
Le réseau de transport en commun (Distribus)

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



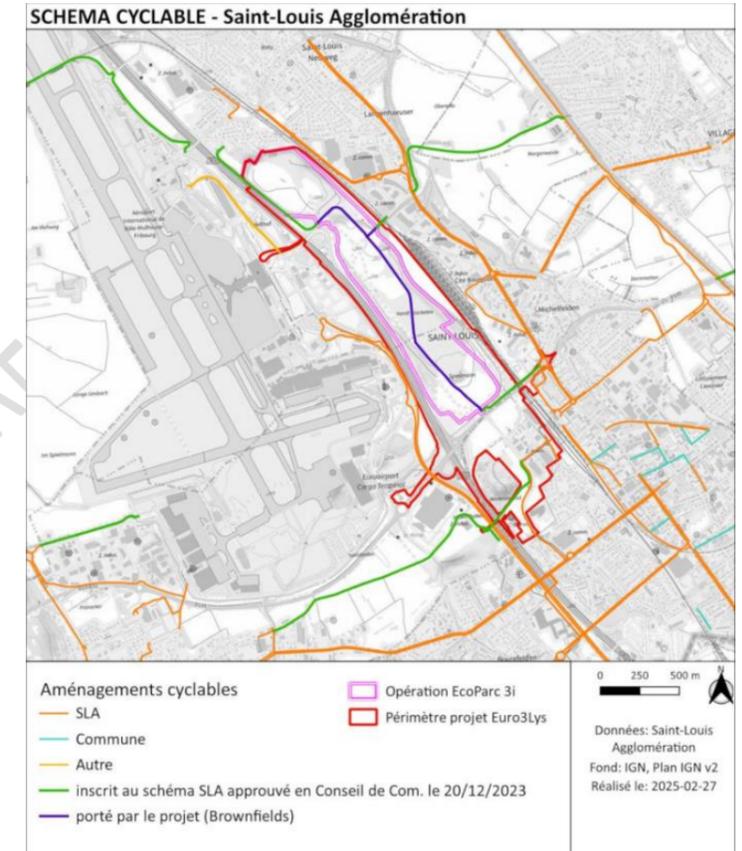
Données: IGN, Plan IGN V2, BD Topo

Réalisé le: 2025-02-19



Données: Contributeurs OSM

Réalisé le: 2025-02-19



Aménagements cyclables
 — SLA
 — Commune
 — Autre
 — inscrit au schéma SLA approuvé en Conseil de Com. le 20/12/2023
 — porté par le projet (Brownfields)

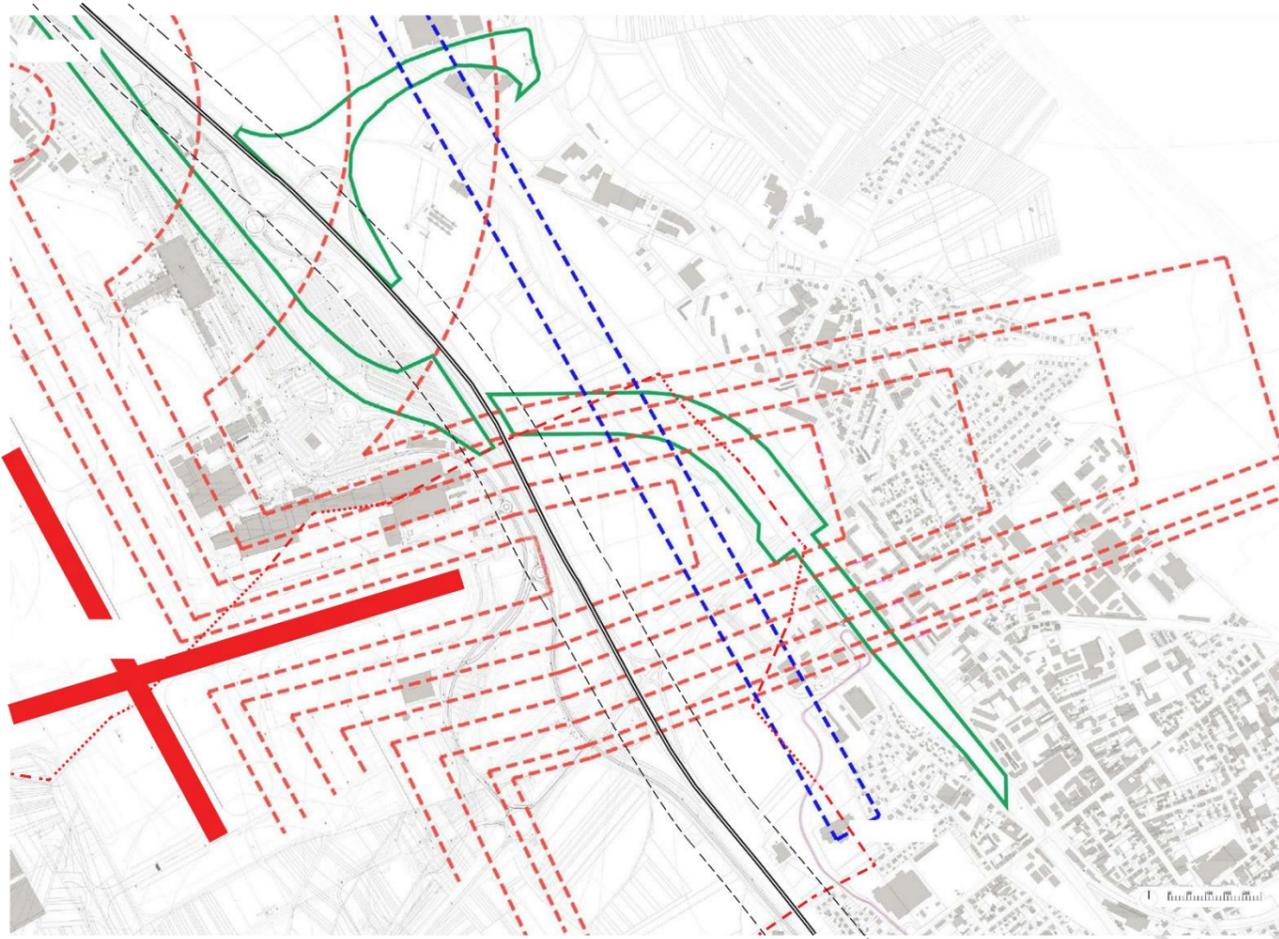
Opération EcoParc 3i
 Périmètre projet Euro3Lys

Données: Saint-Louis Agglomération
 Fond: IGN, Plan IGN v2
 Réalisé le: 2025-02-27

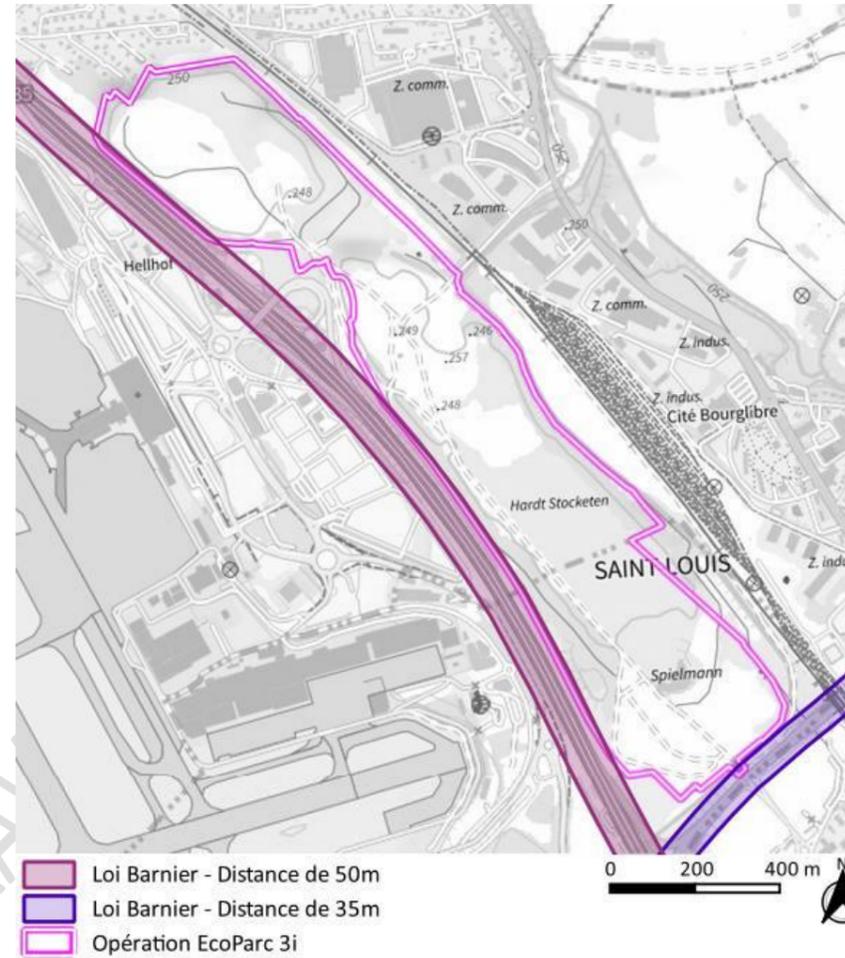
2.1.3 - Contraintes servitudes infrastructurelles

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

Contraintes liées à la présence de l'EAP



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



Données: IGN, Plan IGN V2

Réalisé le: 2025-02-19

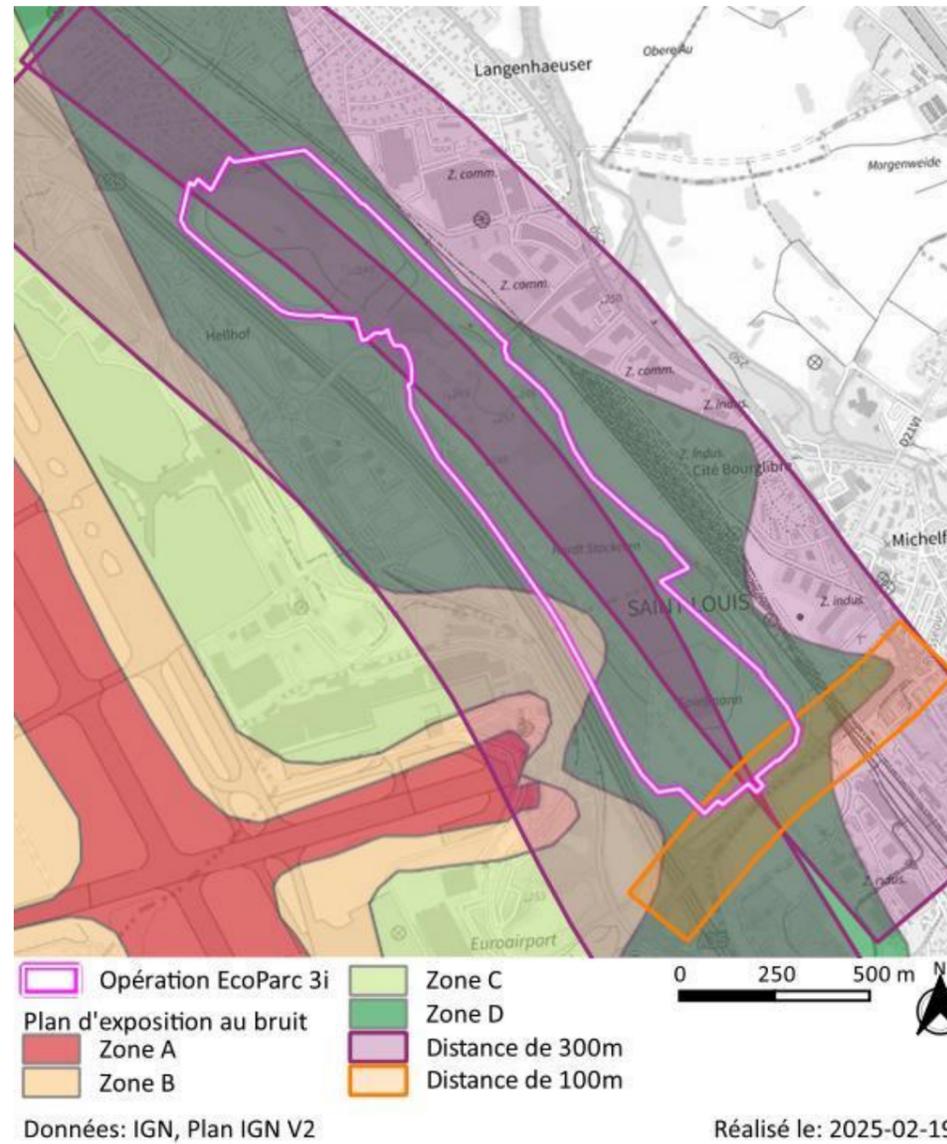
2.1.4 - Les nuisances sonores

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

Les principales sources de bruit identifiées :

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

Plan d'exposition au bruit aux alentours du site



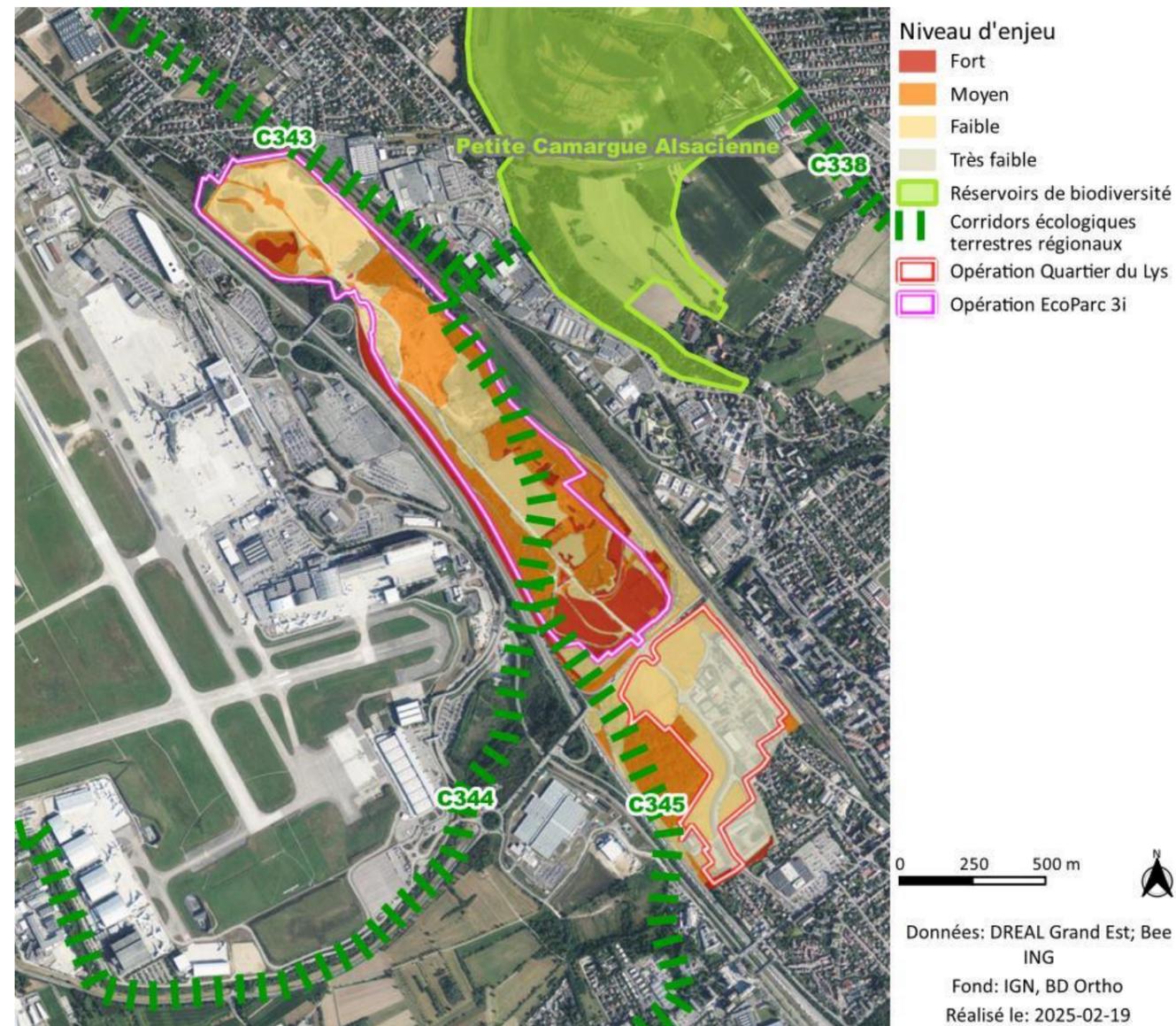
2.1.5 - Les enjeux écologiques autour du site

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

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

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

Enjeux écologiques aux abords du site

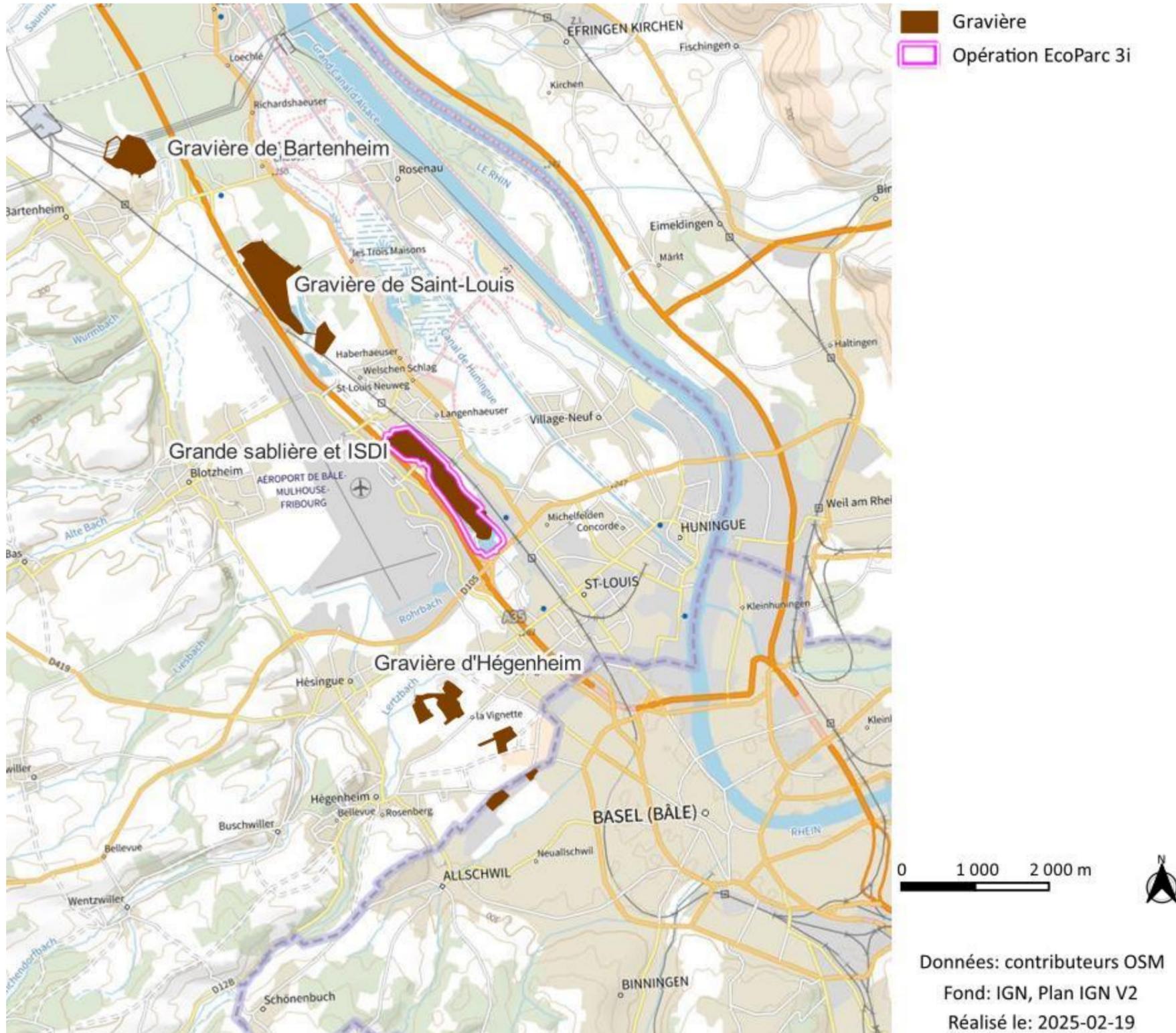
**2.1.5.1 - Une topographie marquée par les activités humaines**

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

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

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

Gravières aux alentours du site



Gravière de Bartenheim :

Gravière d'Hégenheim

Grande Sablière et ISDI GMR :

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

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

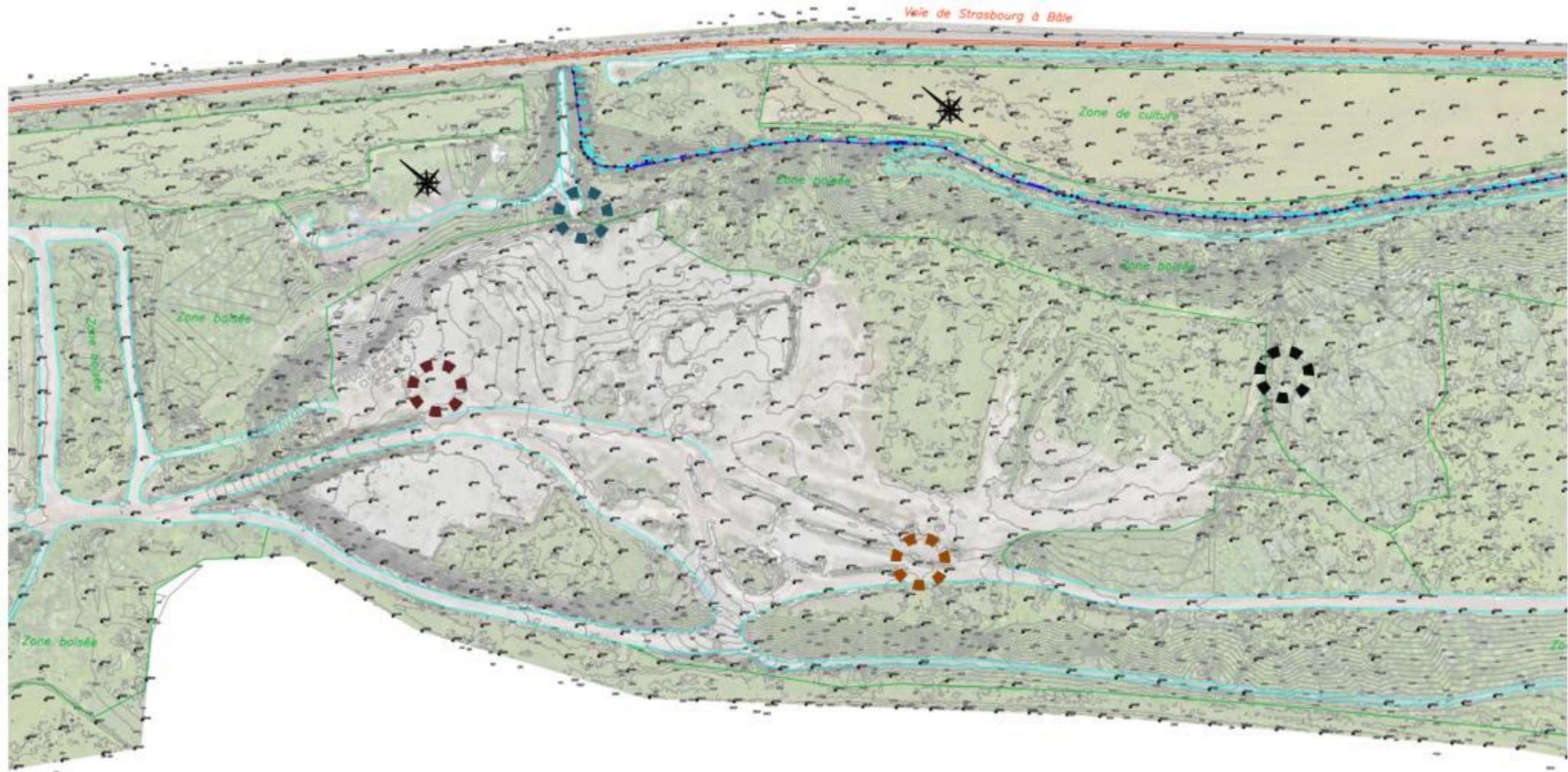
Photographie actuelle du site





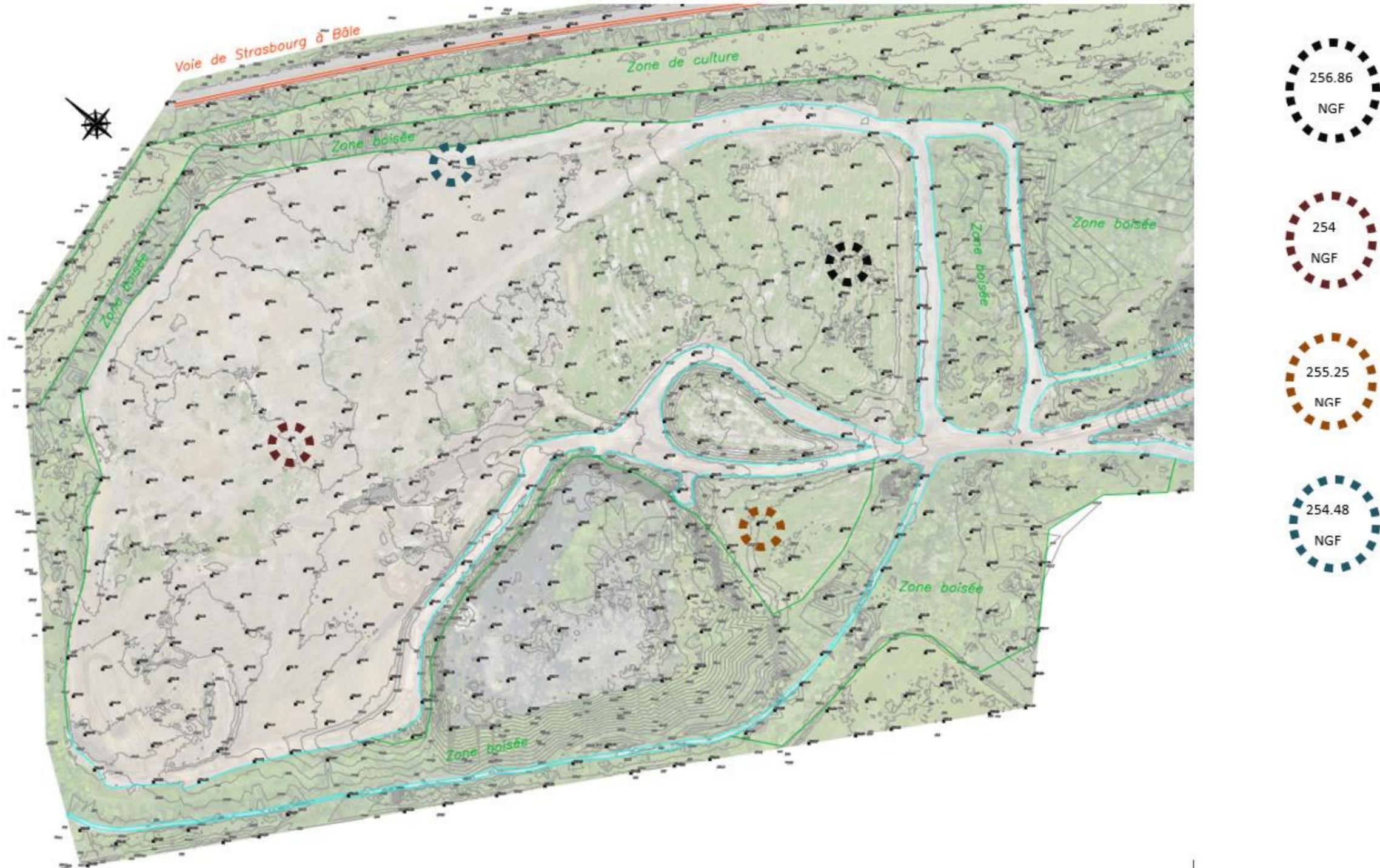
DOCUMENT DE TRAVAIL

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

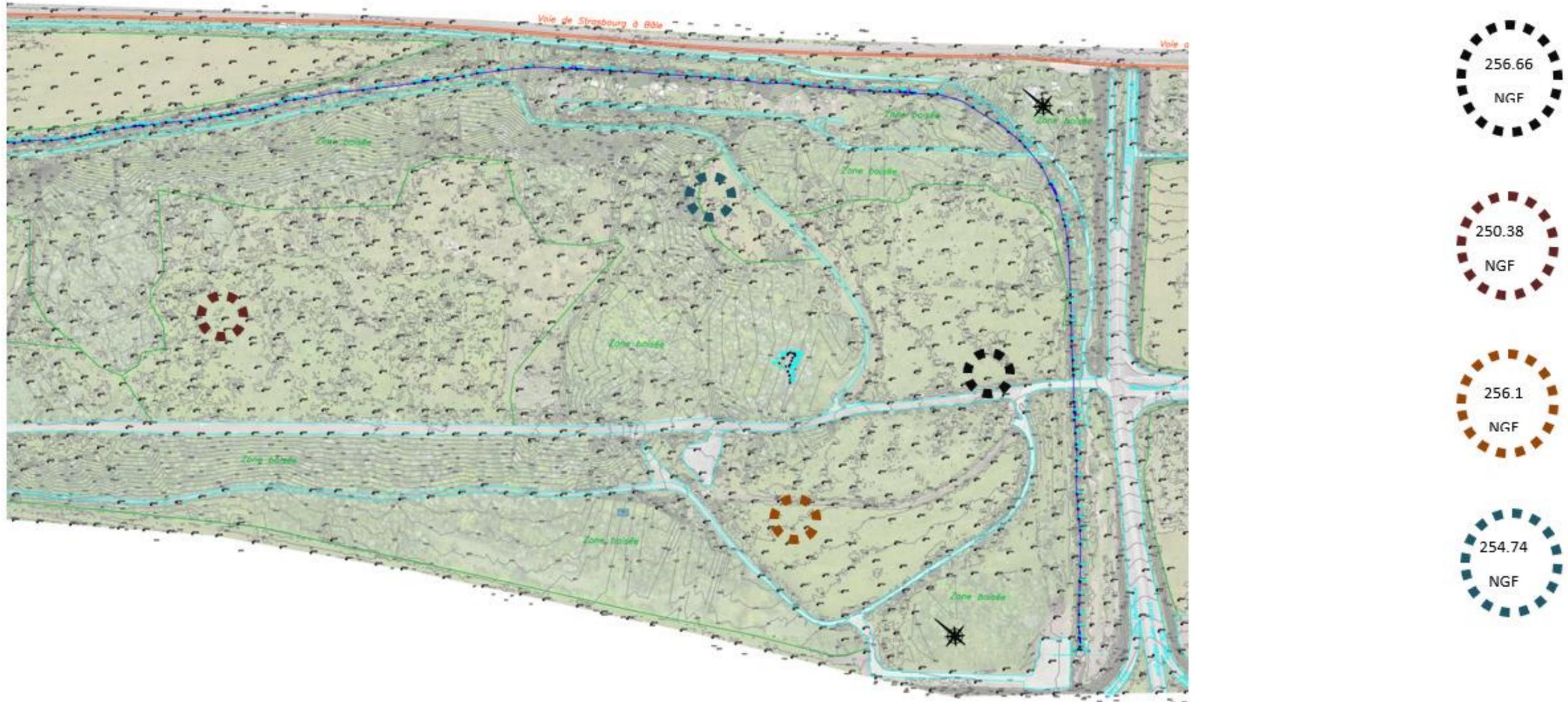


DOCUMENT

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



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



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

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

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

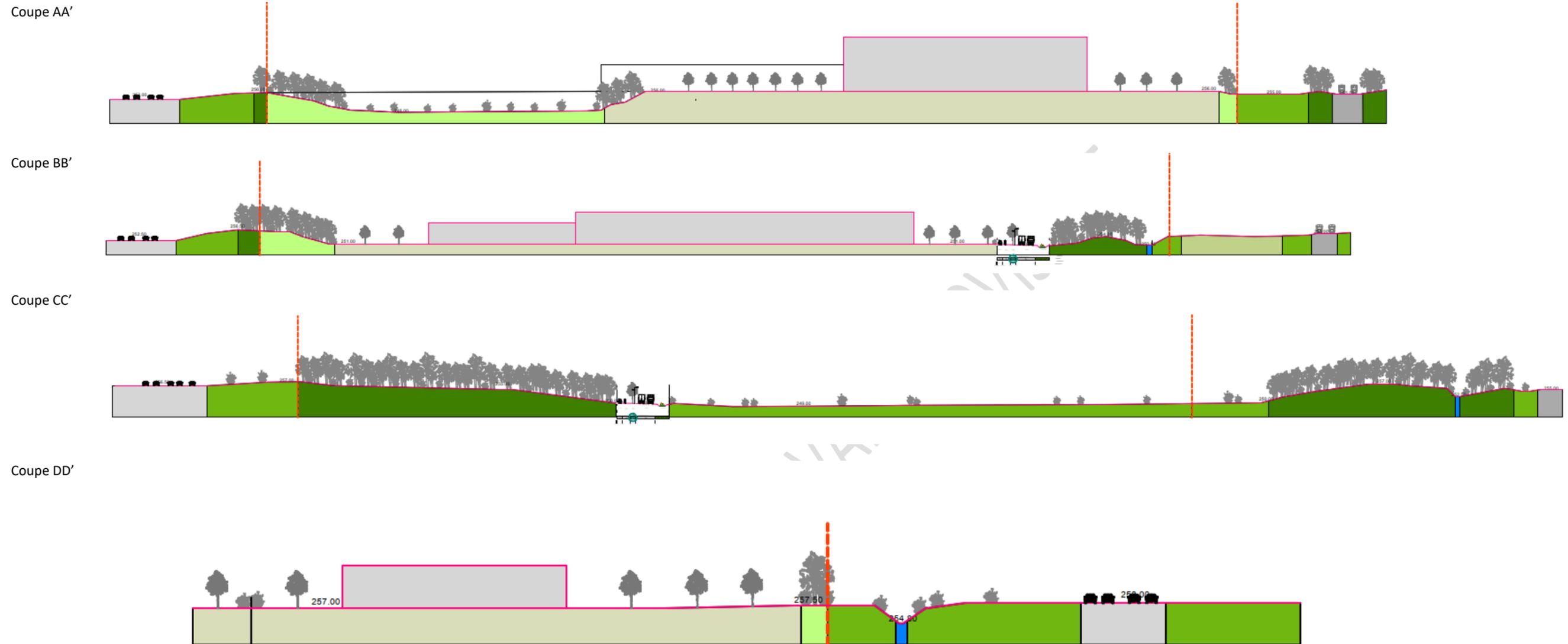


2.2 - Mise à jour de l'étude d'entrée de ville via l'opération EcoParc 3i

2.2.1 - Qualité de l'urbanisme et des paysages

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

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



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

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

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

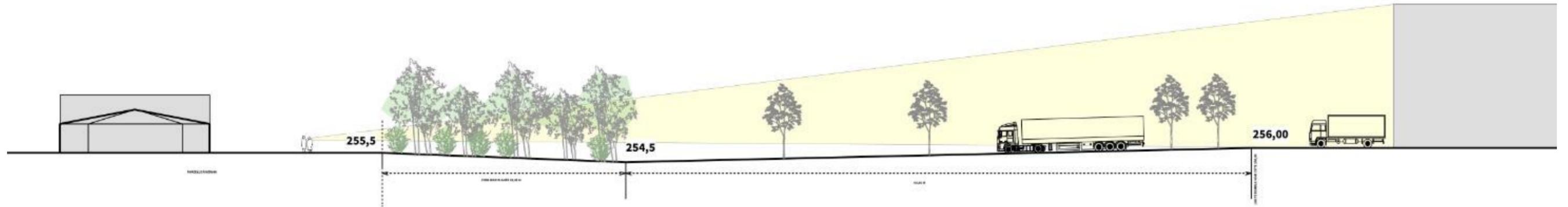


Insertion graphique des bâtiments - Vue depuis l'OUEST- en l'absence de mesures paysagères



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

Cône de visibilité depuis la zone résidentielle après les mesures paysagères



PROFIL
PLATEFORME NORD / RIVERAINS

DOCUMENT DE TRAVAIL

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



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



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

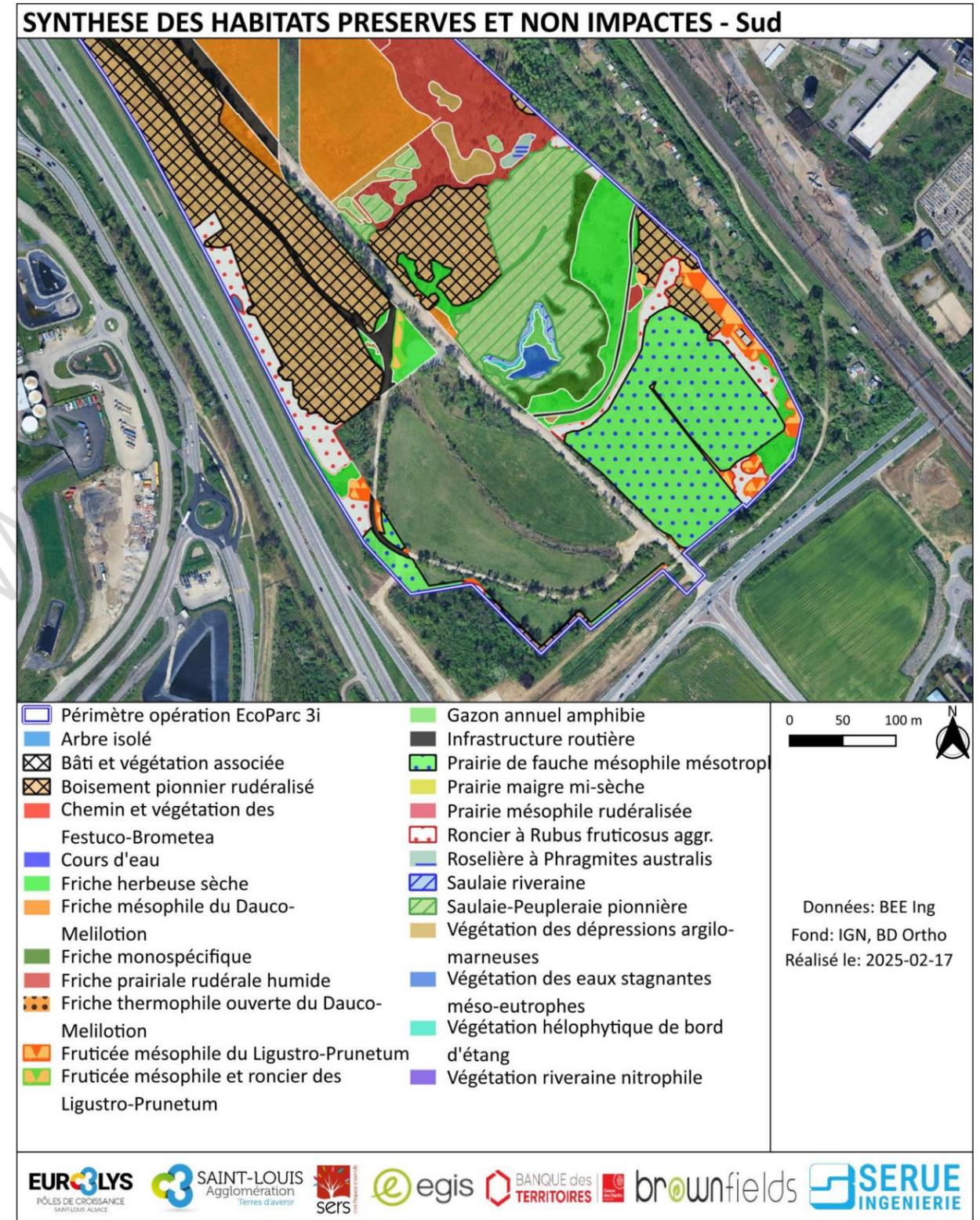
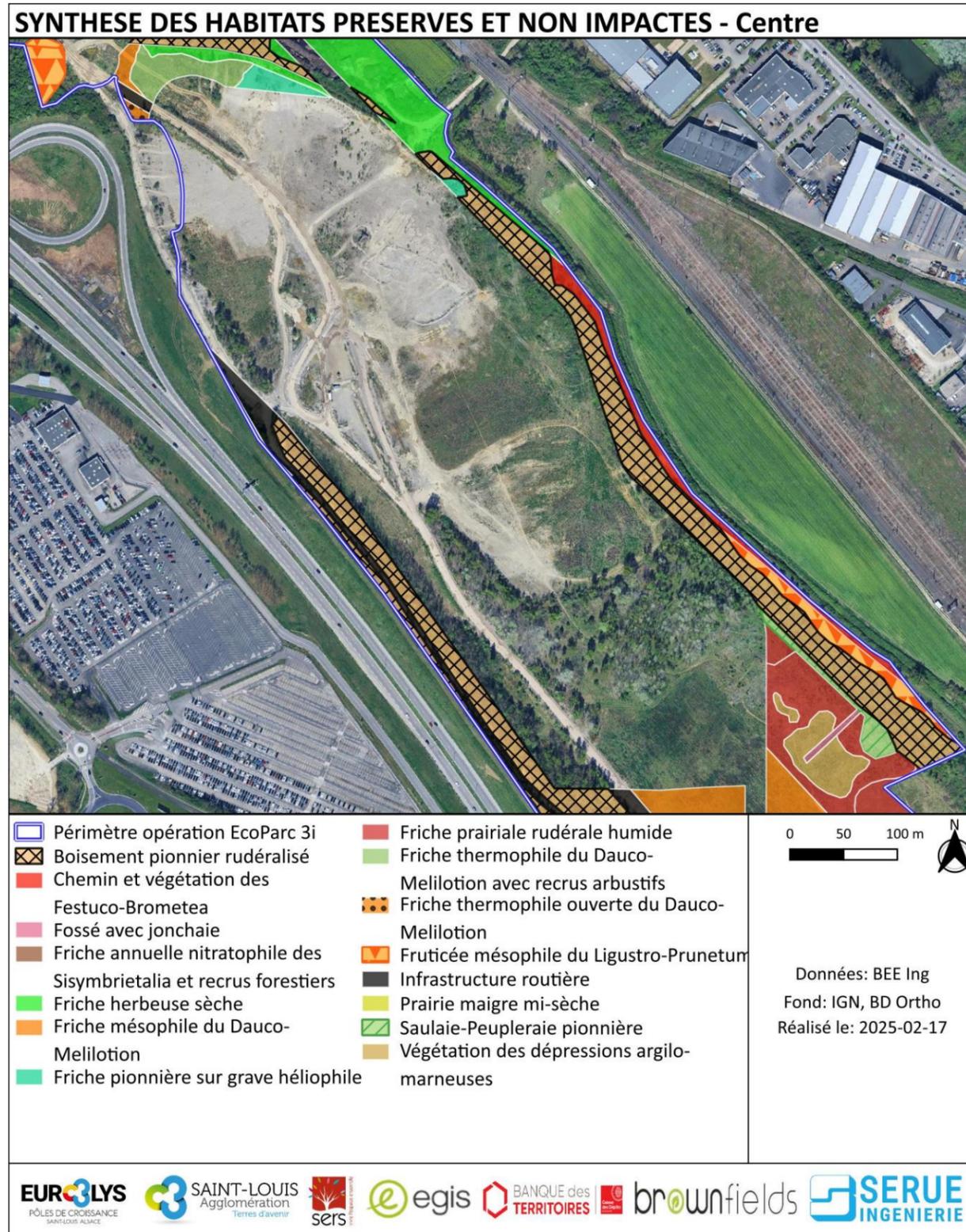
2.2.1.1 - Préservation et valorisation des écosystèmes

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

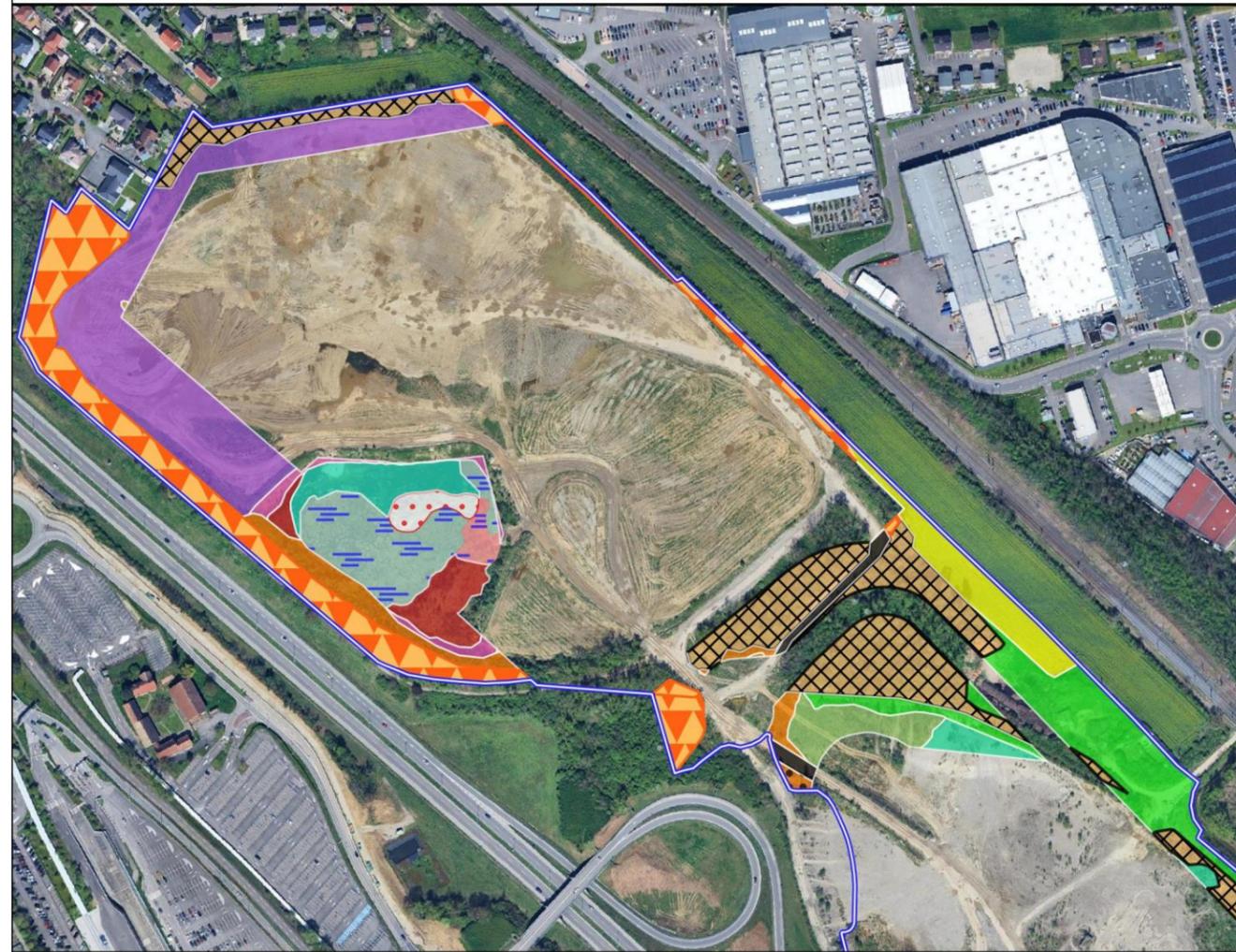
Maintien des continuités écologiques, renforcement des corridors de biodiversité.

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

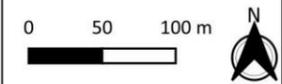
Zones écologiques évitées – cartographie de la typologie des milieux évités



SYNTHESE DES HABITATS PRESERVES ET NON IMPACTES - Nord



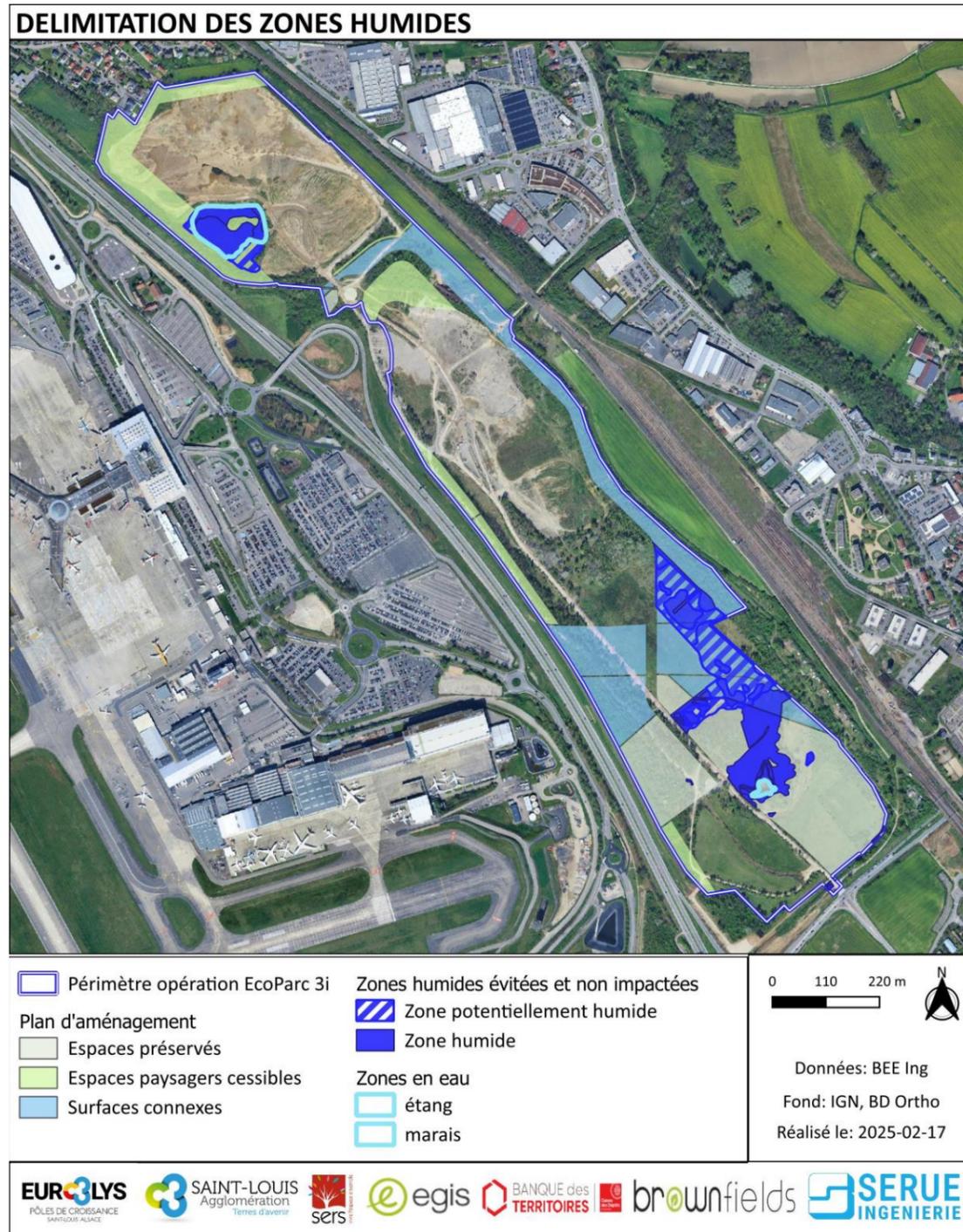
- | | |
|--|---|
| Périimètre opération EcoParc 3i | Friche thermophile ouverte du Dauco-Melilotion |
| Boisement pionnier rudéralisé | Fruticée mésophile du Ligustro-Prunetum |
| Friche annuelle nitratophile des Sisymbrietales et zones nues | Grande culture |
| Friche herbeuse sèche | Infrastructure routière |
| Friche mésophile du Dauco-Melilotion | Roncier à Rubus fruticosus aggr. |
| Friche mésophile du Dauco-Melilotion avec Roncier à Rubus fruticosus aggr. | Roselière à Phragmites australis |
| Friche pionnière sur grave héliophile | Roselière à Phragmites australis et recrues de Salix alba |
| Friche prairiale rudérale humide | Végétation des dépressions argilo-marneuses |
| Friche thermophile du Dauco-Melilotion avec recrues arbustifs | Végétation héliophytique de bord d'étang |



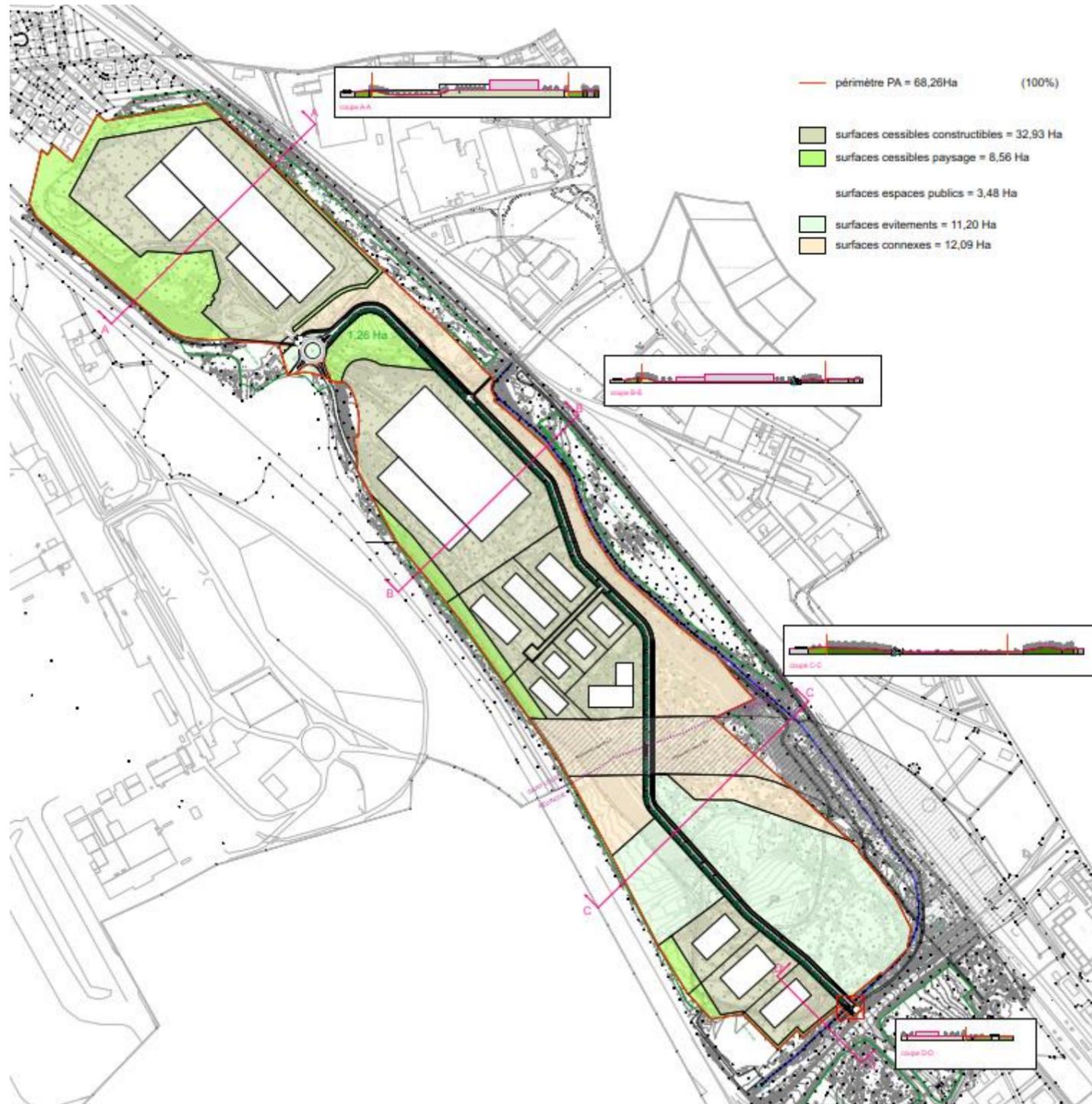
Données: BEE Ing
Fond: IGN, BD Ortho
Réalisé le: 2025-02-17

Renforcement et amélioration de la fonctionnalité des zones humides en dépression

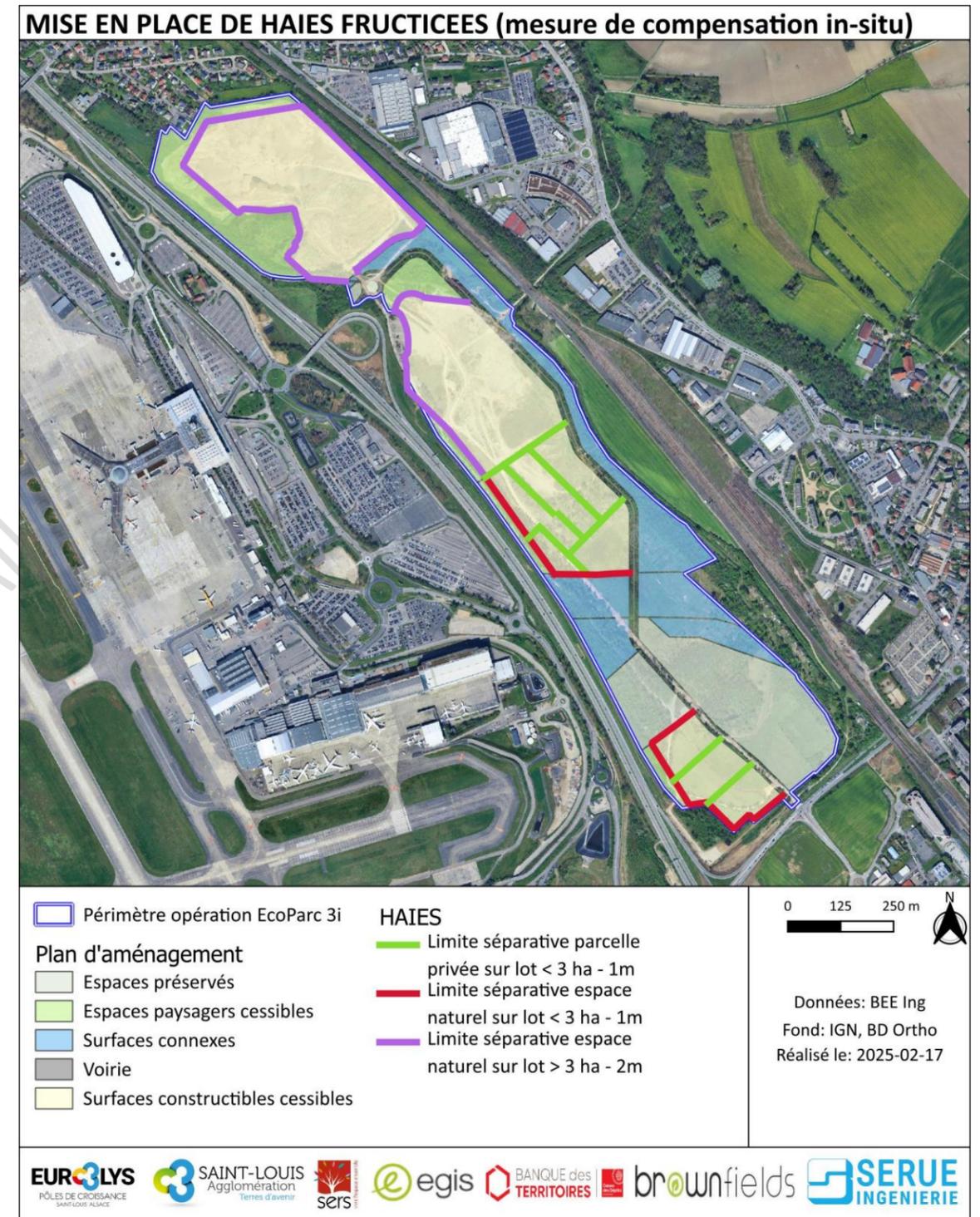
Zones humides et espaces évités



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



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



2.2.1.2 - Gestion des ressources naturelles

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

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

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

2.2.2 - Sécurité, risques et nuisances

2.2.2.1 - Sécurisation des accès et des flux

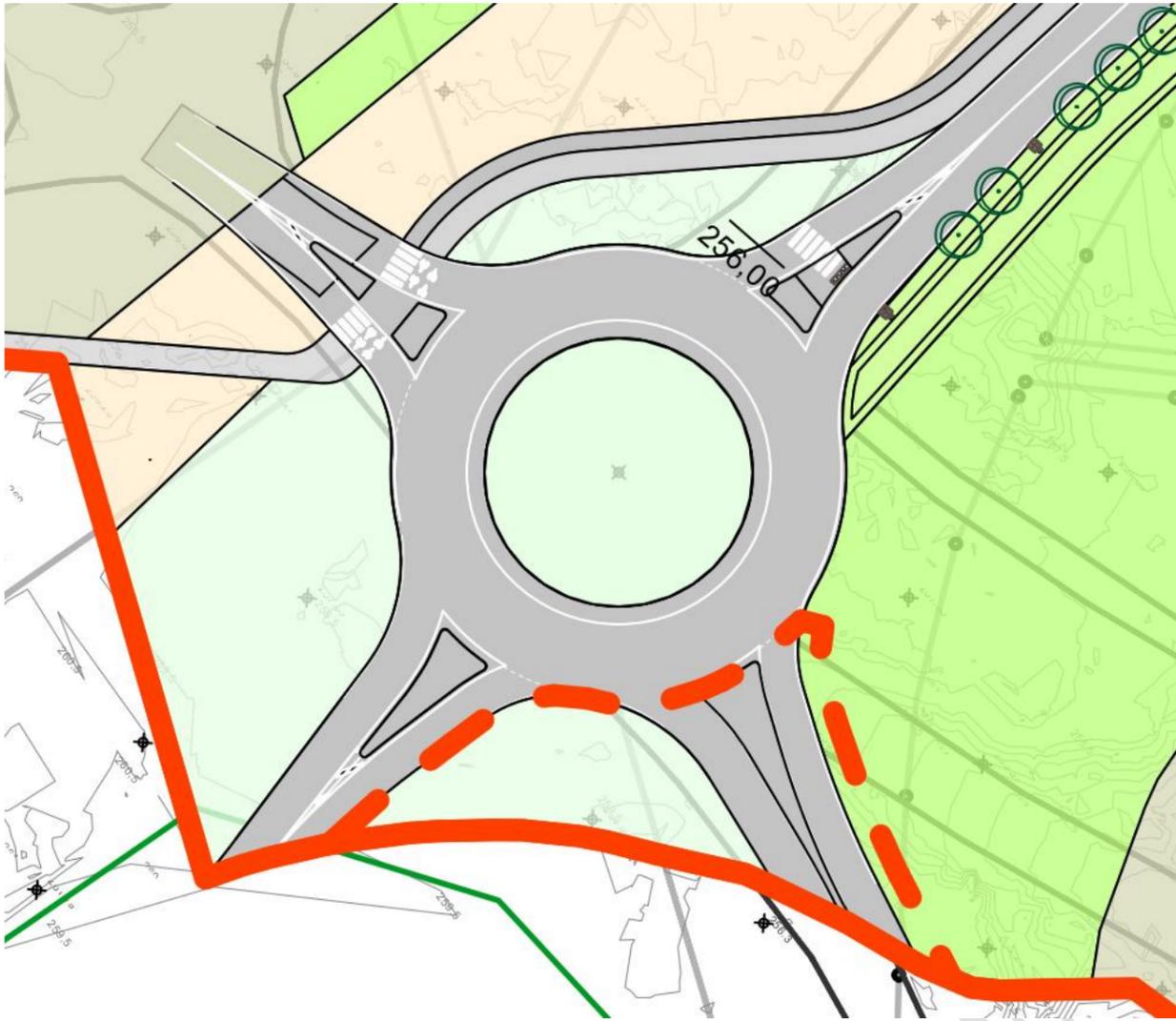
L'aménagement du projet a été conçu pour garantir une sécurité optimale des différents usagers en différenciant les accès en fonction des flux de circulation. La RD105, axe structurant du secteur, permet un accès à l'EcoParc. Cet accès bénéficie d'une séparation claire entre les flux routiers, piétons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

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

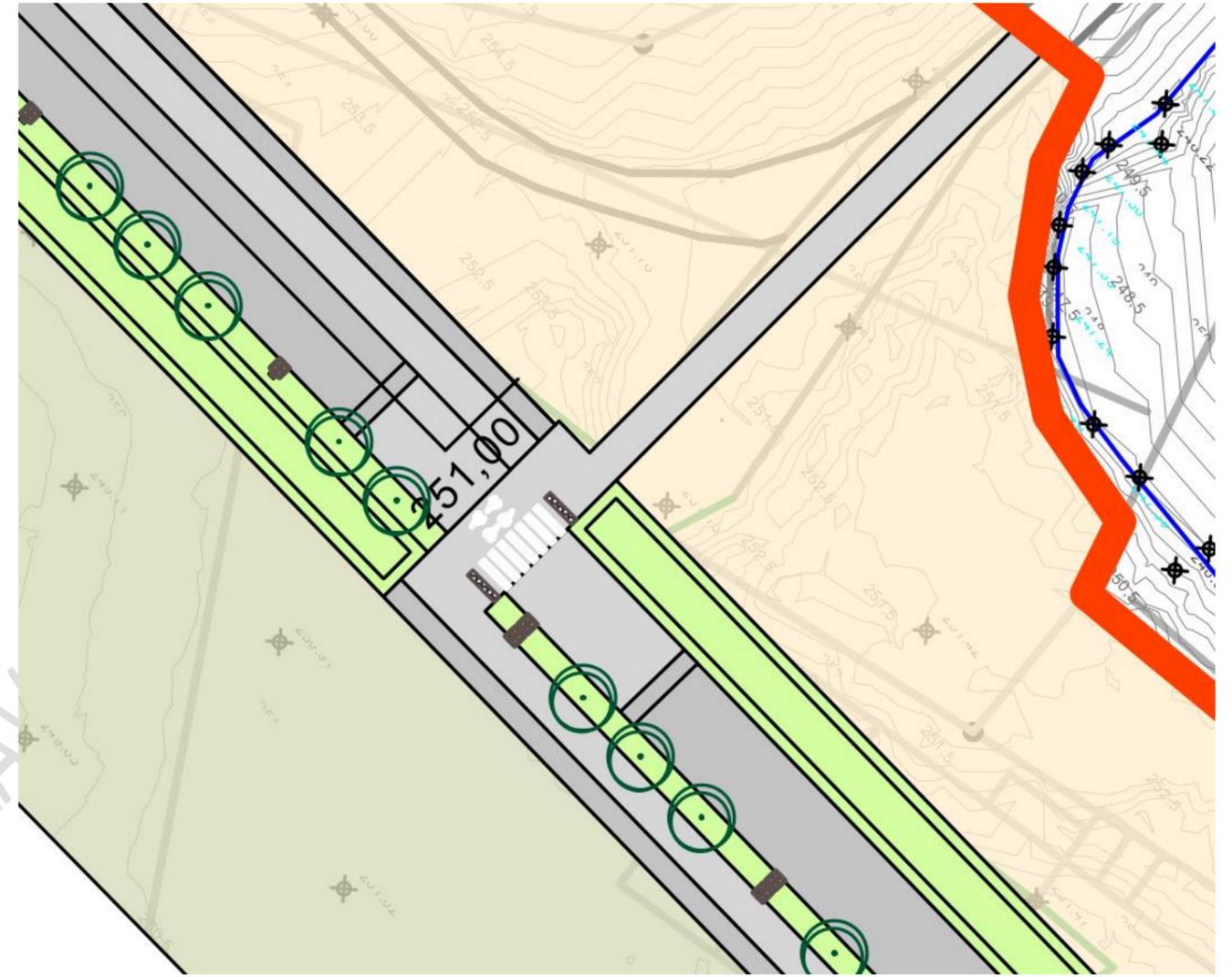
Le projet inclut une gestion rigoureuse des risques industriels et environnementaux, notamment grâce aux mesures de dépollution menées sur site et à un cahier des charges strict encadrant les typologies de remblais mises en œuvre par GMR. Cette approche garantit que les matériaux utilisés pour le remblaiement respectent des critères environnementaux exigeants, réduisant ainsi les risques de contamination des sols et des nappes phréatiques. Par ailleurs, une dépollution ciblée des zones aménagées a été mise en place afin de traiter les pollutions historiques résiduelles identifiées sur le site. Ces interventions permettent de restaurer la qualité environnementale du site et d'assurer un développement conforme aux exigences sanitaires et écologiques. L'ensemble de ces dispositifs reflète une volonté forte d'intégrer des principes de précaution et d'anticipation dans l'aménagement du projet, en veillant à la fois à la sécurité des usagers et à la préservation de l'environnement.

Plan type entrée du site – Giratoire NORD

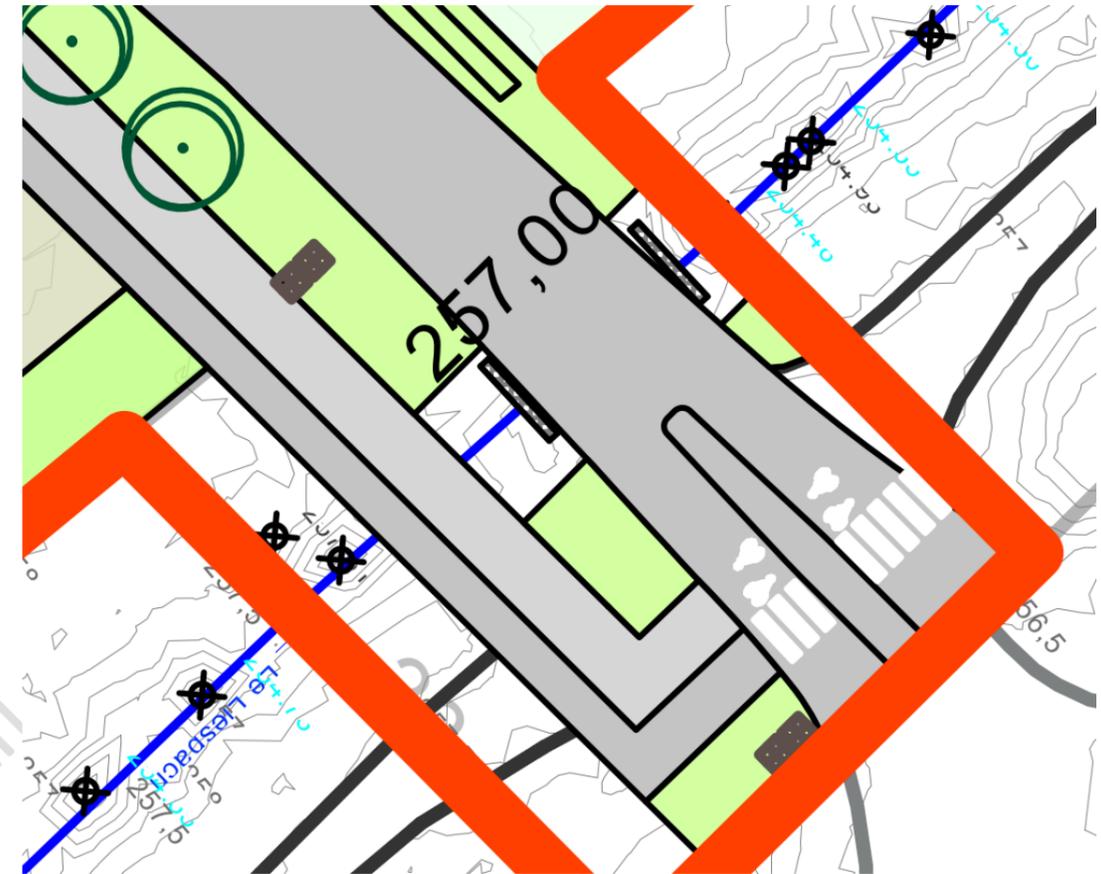
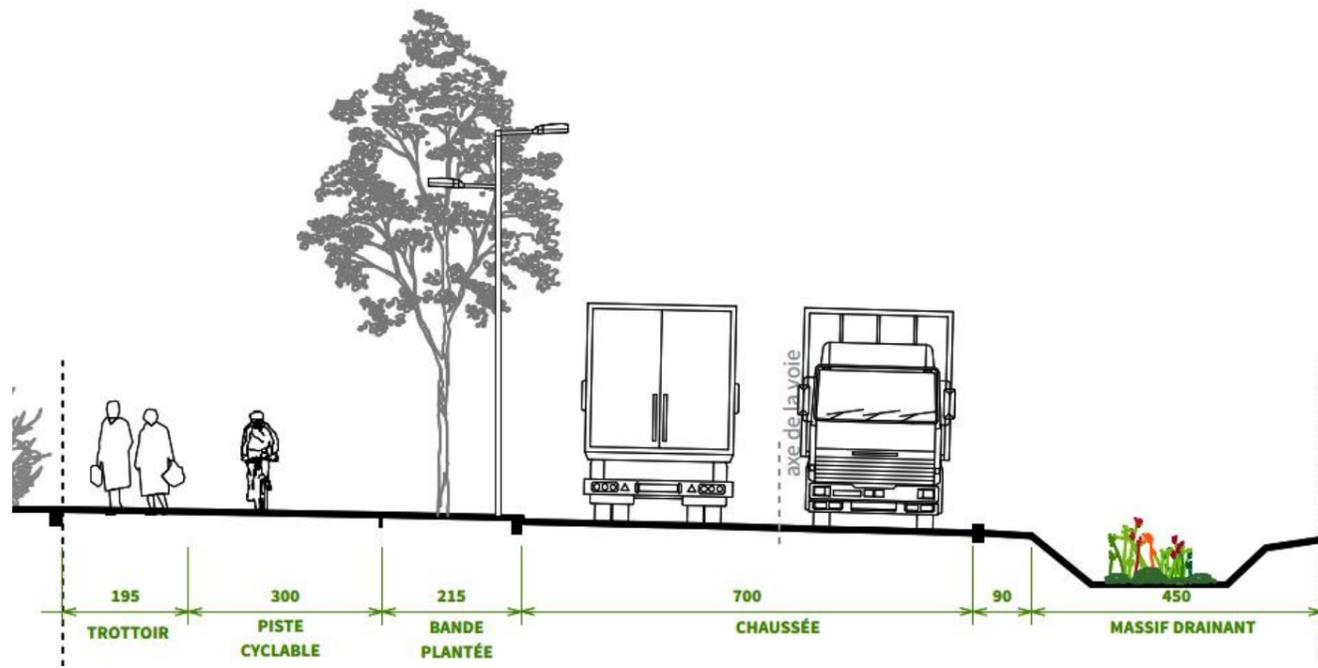
Plan type entrée cyclable – Chemin du Hellhof



Coupe type aménagement viaire



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



L'ensemble des dispositions précitées constitue la mise à jour de l'étude d'entrée de ville existante annexée au PLU de Hésingue et de Saint-Louis sur les quatre volets de cette dernière.

3 - ANNEXE

Annexe 1. Etude d'entrée de ville existante

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE